



Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
EVGENI TANCHEV
föredraget den 22 november 2018¹

Mål C-501/17

**Germanwings GmbH
mot
Wolfgang Pauels**

(begäran om förhandsavgörande från Landgericht Köln (regional domstol i Köln, Tyskland))

”Begäran om förhandsavgörande – Luftfart – Förordning (EG) nr 261/2004 – Kompensation till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar – Rätt till ersättning – Undantag – Begreppet ’extraordinära omständigheter’ – Skada på grund av främmande föremål (FOD) – Skada på ett flygplansdäck orsakad av en skruv som ligger på start- eller landningsbanan”

1. I förevarande mål om förhandsavgörande måste domstolen bokstavligen tränga ned till ”grundbultarna” avseende begreppet ”extraordinära omständigheter” i samband med ersättning till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar. Detta hänger samman med att i detta mål skadades ett flygplansdäck av en skruv som låg antingen på start- eller landningsbanan för den berörda flygningen (nedan kallad skadehändelsen i fråga).

2. Förhandsavgörandet avser tolkningen av artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004² och har begärts av Landgericht Köln (regional domstol i Köln, Tyskland) i samband med en tvist mellan Wolfgang Pauels och Germanwings GmbH, ett lufttrafikföretag, med avseende på detta företags vägran att ersätta denna passagerare som utsatts för en betydande försening av hans flygning.

3. De bakomliggande ekonomiska insatserna är avsevärda. Enligt statistiska uppgifter som Civil Aviation Authority i Förenade kungariket tillhandahållit Europeiska kommissionen utgör bestridande på grund av extraordinära omständigheter ”omkring 30 % av alla klagomål” och ianspråk tar ”mer än 70 % av de nationella myndigheternas resurser”.³ Betydelsen av begreppet extraordinära omständigheter kan därför inte överskattas.⁴

¹ Originalspråk: engelska.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 2004, s. 1) (nedan kallad förordningen om flygpasagerares rättigheter).

³ Se Prassl, J., *Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v KLM and the end of Regulation 261/2004's Exceptional Circumstances Defence*, EuCML, 2016, s. 136. Författaren anför också flygbolagens exceptionellt ”envisa vägran att uppfylla sina skyldigheter fullt ut till dess de dras inför rätta”.

⁴ Malenovsky, J., *Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU*, i Bobek, M. och Prassl, J. (red.), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart, 2016, s. 25 och 30.

I. Tillämpliga bestämmelser

4. Skäl 1, 4, 14 och 15 i förordningen om flygpassagerares rättigheter har följande lydelse:

”1) Gemenskapens verksamhet på lufttrafikområdet bör bland annat syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven.

...

4) Gemenskapen bör därför höja skyddsnormerna som fastställs i den förordningen, både för att stärka passagerarnas rättigheter och för att lufttrafikföretagen skall kunna verka under lika villkor på en liberaliserad marknad.

...

14) Liksom i Montrealkonventionen bör skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen vara helt eller delvis begränsade i sådana fall där en händelse har orsakats av extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits. Sådana omständigheter kan särskilt förekomma i händelse av politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen.

15) Extraordinära omständigheter bör anses föreligga då ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan kraftigt försenas, uppskjuts till nästa dag eller inställs, även om alla rimliga åtgärder vidtagits av det berörda lufttrafikföretaget för att undvika försening eller inställd flygning.”

5. Under rubriken ”Inställd flygning” anger artikel 5.1 och 5.3 i förordningen följande:

”1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

...

c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte

i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller

ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller

iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.

...

3. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.”

6. Under rubriken Rätt till kompensation anger artikel 7.1 a i förordningen om flygpassagerares rättigheter följande:

”1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

a) 250 euro för alla flygningar på högst 1500 kilometer,

...”

7. Artikel 13 i denna förordning, som har rubriken ”Rätt till gottgörelse”, har följande lydelse:

”Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt denna förordning, skall ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom denna förordning rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal. På samma sätt får ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning eller gottgörelse från lufttrafikföretaget i enlighet med tillämpliga relevanta lagar.”

II. De faktiska omständigheterna i tvisten vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

8. Wolfgang Pauels hade bokat en flygning med Germanwings från Dublin den 28 augusti 2015 till Düsseldorf. Enligt tidtabellen skulle flyget ankomma till Düsseldorf kl. 14.30 lokal tid.

9. Flyget ankom emellertid till Düsseldorf kl. 17.48 lokal tid, det vill säga mer än tre timmar för sent.

10. Germanwings har bestridit Wolfgang Pauels krav på ersättning och gjort gällande att det vid förberedelserna för denna flygning upptäcktes att en skruv satt i ett däck till det flygplan som skulle utföra flygningen. Skruven hade trängt in i däckets på startbanan i Düsseldorf eller på landningsbanan som använts av den föregående flygningen i Dublin. Av denna anledning hade däckets måst bytas vilket orsakade förseningen.

11. Germanwings har intagit ståndpunkten att skadehändelsen i fråga är en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter enligt vilken det är befriat från ansvar. Bolaget anser att det följaktligen inte är skyldigt att utge ersättning.

12. Amtsgericht Köln (lokal domstol i Köln, Tyskland) förpliktade Germanwings enligt vad som yrkats att till Wolfgang Pauels betala 250 euro med ränta på det beloppet från den 16 september 2015 till dess full betalning sker med grundräntan med tillägg av fem procentenheter.

13. Den ovannämnda domstolen godtog den av Germanwings framförda förklaringen, som bestreds av Wolfgang Pauels, till anledningen till den betydande förseningen av ankomsten till Düsseldorf och anförde i huvudsak i denna del att Germanwings inte var befriat på grund av denna omständighet från sin skyldighet att betala ersättning då skada på ett flygplansdäck av en skruv som legat på start- eller landningsbanan är en omständighet som kan inträffa under normal flygverksamhet och kan kontrolleras. Detta är också i linje med den tyska lagstiftarens uppfattning vilket framgår av bestämmelserna om tillsyn av flygplatser. Skötsel av flygverksamhet omfattar inte endast ifrågavarande

företags flygningar i snävare bemärkelse såsom start, flygning och landning utan även samtliga flygplatstjänster som tillhandahålls av tredje part och som flygbolaget använder utan vilka normal flygtrafik inte skulle vara möjlig. Enligt Amtsgericht Köln (lokal domstol i Köln) har detta klarlagts av EU-domstolen i dess beslut av den 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

14. Germanwings överklagade den dom som meddelats av Amtsgericht Köln. Det har gjort gällande att den lägre domstolen har överdrivit vad som är inom Germanwings kontroll och bortsett från det faktum att EU-domstolen inte fastställt att samtliga tjänster som tillhandahålls av tredje man och som nyttjas av flygbolaget är en del av dess flygverksamhet.

15. Den hänskjutande domstolen har framhållit att det ovannämnda beslutet i målet Siewert rörde skada på ett flygplan som orsakats av en rörlig flygplatstrappa som förs intill flygplanet för att passagerarna ska kunna stiga ombord, det vill säga anlitan av en tjänsteleverantör i samband med en specifik flygning som genomförs av lufttrafikföretaget. En av lufttrafikföretagets uppgifter är att göra det möjligt för passagerarna att gå ombord på det flyg som de bokat. I detta avseende är omständigheterna i förevarande mål redan på grund av sin art inte jämförbara. I förevarande mål skadades flygplanet genom en olyckshändelse vid nyttjande av start- och landningsbanan som nyttjas på samma sätt av alla lufttrafikföretag. Sådant nyttjande ska följaktligen hänföras till lufttrafik i allmänhet och kan inte anses vara en specifik uppgift för lufttrafikföretaget. Det har gjort gällande att inte heller renhållning av start- och landningsbanor ingår i lufttrafikföretagets uppgifter och är därför inte heller en fråga inom Germanwings kontroll. Renhållning av banorna sker inte specifikt för någon enskild flygning som genomförs av ett lufttrafikföretag eller för passagerarnas säkra ombord- eller avstigning på eller från det bokade flyget utan avser snarare flygplatssäkerhet och således lufttrafikens säkerhet i allmänhet.

16. Germanwings har vidare påstått att det inte kan dela den uppfattning som uttalats av domstolen i första instans då det med den uppfattningen inte är möjligt att en omständighet som hindrar genomförande av en planerad flygning kan utgöra en omständighet som ”faller utanför ett lufttrafikföretags normala verksamhet”. Den grundläggande förutsättningen för konstaterande av att det föreligger en extraordinär omständighet i händelse av ett tekniskt fel, det vill säga att det är en händelse ”som faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet”, skulle således därmed bli meningslös.

17. Under dessa förhållanden anser Landgericht Köln (regional domstol i Köln) att avgörandet av överklagandet beror på huruvida skadan på ett flygplansdäck som orsakas av en skruv som ligger på start- eller landningsbanan är en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter. Den beslutade därför att hänskjuta följande fråga till domstolen för förhandsavgörande:

”Utgör en skada på ett flygplansdäck som orsakas av en skruv (främmande objekt/FOD) på start- eller landningsbanan en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004?”

III. Förfarandet vid domstolen

18. Skriftliga yttranden har getts in av Wolfgang Pauels, den tyska och den polska regeringen samt av kommissionen. Vid förhandlingen som ägde rum den 17 september 2018 yttrade sig Germanwings och samtliga ovannämnda parter (utom den polska regeringen) muntligen.

IV. Bedömning

A. Kort sammanfattning av parternas yttranden

19. Vad först gäller frågan om *upptagande till sakprövning* har kommissionen anfört att förevarande begäran om förhandsavgörande eventuellt föranleder tveksamhet härvidlag. Vad beträffar innehållet i begäran har kommissionen anfört att begäran hänvisar till parternas påståenden som den hänskjutande domstolen förutsatt är korrekta snarare än fastställda faktiska omständigheter. Kommissionen anser att om senare utredning visar att de omständigheter som den hänskjutande domstolen förutsatt vara korrekta kan ifrågasättas kan relevansen av begäran om förhandsavgörande försvinna. Kommissionens slutsats är dock att begäran om förhandsavgörande kan prövas i sak.

20. I *sakligt* hänseende har Wolfgang Pauels påstått att skadan på flygplansdäcket som orsakats av en skruv som legat på start- eller landningsbanan inte är en extraordinär omständighet. Han har gjort gällande att en sådan händelse faller inom ett lufttrafikföretags verksamhet. Förekomsten av främmande föremål på banan är en situation som kan inträffa dagligen, lufttrafikföretagen är väl medvetna om detta problem och renhållning av banan ingår i flygplatsoperatörens vanliga uppgifter. Han har tillagt att flygplansdäck, som är utsatta för extremt tryck, inspekteras regelbundet i samband med kontroller före flygning och behöver bytas ut regelbundet. Därför kan inte en händelse som här är i fråga anses ligga utanför flygtrafikföretagets verksamhet, inte minst beroende på att begreppet ”extraordinär omständighet” ska tolkas restriktivt.

21. Om en sådan händelse ändå skulle anses ligga utanför lufttrafikföretagets verksamhet ska den anses vara möjlig att faktiskt kunna kontrollera på grund av dess art eller ursprung mot bakgrund av att start- och landningsbanorna regelbundet inspekteras av flygplatsoperatörerna.

22. De tyska och polska regeringarna samt kommissionen har gjort gällande att skadan på flygplansdäcket som orsakats av en skruv som låg på start- eller landningsbanan utgör en ”extraordinär omständighet”.

23. Enligt den tyska regeringen är den risk som är förenad med förekomsten av främmande föremål på banorna oundviklig och okontrollerbar för lufttrafikföretaget. Förekomsten av främmande föremål har en orsak som är extern i förhållande till lufttrafikföretaget utan någon koppling till genomförandet av flygningen i fråga till skillnad från fel i vissa delar av ett flygplan som uppstår i förtid tidigt trots regelbunden service och som var i fråga i målen Wallentin-Hermann⁵ och van der Lans.⁶ Förhållandet att lufttrafikföretag mer regelbundet kan utsättas för en situation där ett däck skadas av ett främmande föremål på banan utesluter inte att den kan betecknas som en extraordinär omständighet mot bakgrund av att frekvensen av händelser inte har beaktats som ett särskiljande kriterium.⁷ Den tyska regeringen har dessutom betonat att någon misskötsel från flygplatsoperatörens sida inte förekommit som kunde tillskrivas lufttrafikföretaget i fråga. I detta fall har inte denna operatör underlåtit att uppfylla sina skyldigheter beträffande underhåll och drift. Om strängare kontroller skulle införas än de som redan är i kraft skulle detta orsaka allvarlig skada för lufttrafiken.

24. Den polska regeringen har påstått att sådan skada som den som är i fråga, som orsakas av en tredje person som inte uppfyller sina skyldigheter, inte ingår i ett lufttrafikföretags normala verksamhet. Mot bakgrund av att det inte kan förutse att flygplatsoperatören inte kommer att fullgöra sina skyldigheter behöver inte lufttrafikföretaget beakta risken att dess flygplan kan skadas i detta avseende. I detta sammanhang kan lufttrafikföretaget endast hållas ansvarigt för att det skadade flygplanet snabbt repareras.

⁵ Dom av den 22 december 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

⁶ Dom av den 17 september 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

⁷ Dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

25. Enligt kommissionen hör inte skadehändelsen i fråga till ett lufttrafikföretags normala verksamhet och ligger utanför dess kontroll. I detta avseende är den inte nära kopplad till flygplanets funktion till skillnad från rörliga flygplatstrappor. I denna mening är den jämförbar med en kollision med en fågel som inte heller är inom lufttrafikföretagets kontroll. Denna avsaknad av lufttrafikföretagets kontroll bekräftas av förhållandet att banornas säkerhet och besiktning därav omfattas av flygplatsoperatörens ansvar. Förhållandet att skadehändelsen ägde rum vid föregående flygnings landning eller start utgör slutligen inte hinder för att den betecknas som en "extraordinär omständighet".⁸

B. Bedömning

1. Inledande anmärkningar

26. Enligt min uppfattning är frågan om upptagande av begäran om förhandsavgörande till sakprövning inte aktuell i detta mål då det endast är kommissionen som berört den⁹ i vad som egentligen är teoretiska kommentarer och kommissionens egen slutsats är att hänskjutandet i vart fall kan tas upp till sakprövning. När det för det första gäller samarbetet mellan EU-domstolen och nationella domstolar presumeras frågor rörande EU-rätten vara relevanta.¹⁰ Det framgår för det andra av domstolens praxis att EU-rätten inte förbjuder att den hänskjutande domstolen, efter det att domen i målet om förhandsavgörande har meddelats, hör parterna på nytt och/eller upptar ny bevisning som kan medföra att den ändrar det fastställande av de faktiska och rättsliga omständigheterna som den gjort i sin begäran om förhandsavgörande under förutsättning att den hänskjutande domstolen ger EU-domstolens tolkning av unionsrätten full verkan.¹¹

27. Vad gäller innehållet i sak anser den hänskjutande domstolen i beslutet om hänskjutande att det föreligger en extraordinär omständighet i förevarande mål. Den hänskjutande domstolen har faktiskt redan i flera mål som avgjorts före det här aktuella målet slagit fast att en skada på däck eller andra tekniska fel på flygplanet som orsakats av mindre föremål såsom spikar eller liknande objekt som ligger på banan utgör en extraordinär omständighet som befriar lufttrafikföretaget från skyldighet att betala kompensation till passagerarna.

28. Jag har kommit fram till slutsatsen att denna inställning är riktig.¹² I min bedömning nedan kommer jag att i synnerhet behandla domstolens praxis och begreppet extraordinär omständighet med avseende på tekniska problem. Sedan kommer jag att tillämpa domstolens tvådelade test: i) problemet måste kunna hänföras till en händelse som inte hör till det normala utövanandet av det berörda lufttrafikföretagets verksamhet och ii) på grund av dess art eller ursprung ligger det utanför lufttrafikföretagets kontroll. Slutligen kommer jag att behandla det ytterligare villkoret avseende rimliga åtgärder och undvikande/förebyggande av extraordinära omständigheter. Jag kommer att avsluta med att konstatera att skadan på ett flygplansdäck som orsakats av en skruv som ligger på start- eller landningsbanan omfattas av begreppet "extraordinär omständighet" i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter.

⁸ Detta följer av dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

⁹ Dessutom ansåg ingen av parterna att det var nödvändigt att behandla denna fråga vid förhandlingen inför domstolen.

¹⁰ Se, till exempel, dom av den 16 december 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, punkt 67).

¹¹ Dom av den 5 juli 2016, Ognyanov (C-614/14, EU:C:2016:514, punkt 30 och punkt 2 i domslutet).

¹² Beträffande begreppet extraordinära omständigheter, se Milner, A., *Regulation EC 261/2004 and 'Extraordinary Circumstances'*, Air & Space Law, 34, nr 3 (2009), s. 215–220, van der Wijngaart, T., *van der Lans v. KLM and 'Extraordinary Circumstances'*, Air & Space Law, 41, nr 1 (2016), s. 59–62, Michel, V., *Commentaires: Une grève sauvage ne constitue pas une circonstance extraordinaire exonérant le transporteur*, Europe, Nummer 6, juni 2018, s. 22–23, Flöthmann, M., *Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz "wilden Streiks" des Flugpersonals (Anmerkung)*, EuZW, 2018, 457, Herrmann, C., *Entschädigung der Fluggäste bei „wildem Streik“ – das TUIfly-Urteil des EuGH*, RRA, 3/2018, s. 102 och Führich, E., *Innenbetrieblicher "wilder Streik" als außergewöhnlicher Umstand der Fluggastrechte-Verordnung*, Monatsschrift für Deutsches Recht, 13/2018;

29. Jag tillägger att det är särskilt påkallat att domstolen klargör denna fråga då nationell praxis i Tyskland (liksom i andra medlemsstater¹³) inte på ett enhetligt sätt behandlar frågan huruvida en händelse som den som nu är i fråga ska anses utgöra en "extraordinär omständighet" i den mening som avses i den bestämmelsen.

30. Exempelvis har i Tyskland olika domstolar i första instans och faktiskt en annan avdelning vid den hänskjutande domstolen¹⁴ (som en följd av EU-domstolens avgörande beträffande den rörliga flygplatstrappan i målet Siewert¹⁵) intagit motsatt uppfattning och förklarat att det inte föreligger någon "extraordinär omständighet" i ett mål som det förevarande.

31. Ett klarläggande i frågan har klar praktisk betydelse och befrämjar därför också rättssäkerheten för passagerare och lufttrafikföretag i lika mån.

32. Domstolen har redan haft flera tillfällen att tolka artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter. Nedan följer en kort översikt av dessa fall.

33. I målet Pešková och Peška¹⁶ som är särskilt relevant i detta mål förklarade domstolen att en kollision mellan en fågel och ett flygplan, liksom den eventuella skada som uppkommer till följd av kollisionen, till sin art eller sitt ursprung faller utanför lufttrafikföretagets normala verksamhet och faktiska kontroll, eftersom den inte är nära kopplad till flygplanets funktion. En sådan kollision utgör således en extraordinär omständighet.

34. I målet McDonagh¹⁷ fann domstolen att detta begrepp även omfattade stängning av luftrummet på grund av utbrottet i den isländska vulkanen Eyjafjallajökull.

35. Å andra sidan förklarade domstolen i målet van der Lans¹⁸ att ett tekniskt problem som inträffar oväntat, som inte kan hänföras till bristande underhåll och som inte heller upptäckts vid rutinkontroller inte omfattas av begreppet "extraordinär omständighet" i den mening som avses i artikel 5.3.

36. I målen Wallentin-Hermann¹⁹ och Sturgeon m.fl.²⁰ fastslog domstolen att ett tekniskt problem som drabbar ett flygplan inte omfattas av detta begrepp såvida det inte beror på händelser som till sin art eller sitt ursprung faller utanför lufttrafikföretagets normala verksamhet och ligger utanför dess faktiska kontroll.

37. I målet Siewert²¹ förklarade domstolen att en situation där en rörlig flygplatstrappa på en flygplats kolliderar med ett flygplan inte kan kvalificeras som "extraordinära omständigheter". Jag återkommer till detta mål senare.

2. Begreppet extraordinära omständigheter med avseende på tekniska problem

38. Först och främst är det viktigt att konstatera att detta begrepp varken definieras eller fastställs tydligt i förordningen om flygpassagerares rättigheter.

13 Detta framgår bland annat av ovan anförda arbeten av Prassl, J., "Tackling Diversity Through Uniformity?", i Bobek, M., och Prassl, av van der Wijngaert, T. och Fühlich, E. samt av Politis, A., *Rechtsprechung: Anmerkung - Pešková u. Peška*, NJW, 37/2017, s. 2669.

14 Det vill säga den 24:e civilrättsavdelningen vid Landgericht Köln (regional domstol i Köln).

15 Beslut av den 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

16 Dom av den 4 maj 2017, (C-315/15, EU:C:2017:342).

17 Dom av den 31 januari 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43).

18 Dom av den 17 september 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

19 Dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

20 Dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716).

21 Beslut av den 14 november 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

39. Som ett svar på detta har domstolen utformat en princip om undantag från regeln: tekniska fel omfattas i regel av lufttrafikföretagets operationella risk då de tillhör det normala utövandet av dess verksamhet och det är endast i undantagsfall som de kan utgöra en extraordinär omständighet (huvudsakligen när de faller utanför lufttrafikföretagets normala verksamhet och utanför dess kontroll).

40. Domstolen har nyligen i målet Pešková och Peška²² erinrat om att när en flygning blivit inställd eller kraftigt försenad, det vill säga tre timmar eller mer, har unionslagstiftaren i artikel 5.1 i förordningen om flygpassagerares rättigheter velat reglera lufttrafikföretagens skyldigheter att kompensera passagerarna. Enligt skälen 14 och 15 och artikel 5.3 i förordningen och med avvikelse från bestämmelserna i artikel 5.1, är lufttrafikföretaget inte skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7 i förordningen om flygpassagerares rättigheter om det kan visa att den inställda flygningen eller förseningen av ankomsttiden med tre timmar eller mer beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Artikel 5.3 ska därför tolkas restriktivt.²³

41. Domstolen har förklarat att ”det kan emellertid inte uteslutas att tekniska problem kan utgöra sådana extraordinära omständigheter, såvida de uppkommit till följd av händelser som *faller utanför* det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger *utanför dess faktiska kontroll*. Detta skulle exempelvis vara fallet om tillverkaren av de flygplan som ingår i det berörda lufttrafikföretagets flotta, eller en behörig myndighet, tillkännager att dessa flygplan, som redan är i drift, är behäftade med ett dolt fabrikationsfel som påverkar flygsäkerheten. Detta skulle även vara fallet om flygplanen skadas till följd av sabotage eller terrorism.”²⁴

42. Händelsen (och skadan) som är i fråga här hör till kategorin tekniska problem och således ”oförutsedda brister i flygsäkerheten” som nämns i skäl 14 i förordningen om flygpassagerares rättigheter.

43. Som sådant handlar det klart inte om ett dolt fabrikationsfel som påverkar flygsäkerheten som är ett exempel på ett tekniskt problem som domstolen har ansett kan utgöra en ”extraordinär omständighet” (domarna Wallentin-Hermann och van der Lans²⁵).

44. Jag håller emellertid med kommissionen om att ovannämnd rättspraxis bör tolkas på det sättet att domstolen när den gav exemplet dolt fabrikationsfel endast avsåg klarlägga att tekniska problem som har sin grund i händelser som ligger utanför det berörda lufttrafikföretagets kontroll bör anses utgöra extraordinära omständigheter.

45. Som framhållits av den tyska regeringen förklarade domstolen i målet McDonagh²⁶ att ”enligt vanligt språkbruk avses med ’extraordinära omständigheter’ bokstavligen omständigheter som ligger ’utanför det normala’. Inom luftfarten avses en händelse som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll Med andra ord ... avses alla omständigheter som ligger utanför lufttrafikföretagets kontroll oavsett omständigheternas art och allvar.”

22 Dom av den 4 maj 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, punkterna 19 och följande punkter). Se också Wienbracke, M., *Verbraucherrecht: Ausgleichsleistungen bei Flugverspätung nach Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel*, EuZW, 2017, 571.

23 Dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 20).

24 Dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 26) (min kursivering).

25 Dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 26) och dom av den 17 september 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 38 och följande punkter). Beträffande det senare målet, se dom från Court of Appeal (England and Wales) i målet Huzar mot Jet2.com Limited [2014] EWCA, civ. 791 (rörande en defekt ledning i bränsleventilkretsen). Se också van der Wijngaart, T., ovan anført arbete.

26 Dom av den 31 januari 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43, punkt 29).

46. Detta får också stöd i förarbetena till artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter. Därunder ändrades begreppet "force majeure" till "extraordinär omständighet". Enligt rådets förklaring i den gemensamma ståndpunkten gjordes denna ändring för den rättsliga tydlighetens skull.²⁷

47. Det följer av ovanstående att domstolen inte avsåg att begränsa begreppet "extraordinära omständigheter" endast till tekniska fel vars ursprung liknar ursprunget avseende ett dolt fabrikationsfel.

48. I domstolens praxis fram till i dag rörande tekniska problem som extraordinära omständigheter enligt artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter har ett tvådelat test utvecklats: i) problemet ska kunna hänföras till en händelse, exempelvis sådana som anges i skäl 14 i den förordningen, som inte hör till det berörda flygtrafikföretagets normala verksamhet (första delen) och ii) som på grund av sin art eller sitt ursprung ligger utanför lufttrafikföretagets kontroll (andra delen). Det bör påpekas att dessa två delar (villkor) ska bedömas från fall till fall och att de är kumulativa.²⁸ Jag kommer att behandla dem en i sänder nedan.

a) Tillhörighet

49. Vad gäller den första delen i föregående punkt (tillhörighet) bör man hålla i minnet att domstolen intog en restriktiv hållning till hållbarheten av denna bestridandegrund i fråga om tekniska problem i dess avgörande i målet Wallentin-Hermann²⁹.

50. Samtliga parter (utom Wolfgang Pauels) har gjort gällande att skadehändelsen i fråga (det vill säga skadan på flygplansdäcket som orsakats av en skruv som låg på start- eller landningsbanan) inte hör till det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet.

51. Domstolen förklarade i målet Pešková och Peška³⁰ att "omständigheten, att vissa flygplansdelar har gått sönder i förtid, inte omfattas av extraordinära omständigheter, eftersom sådana fel är nära kopplade till flygplanets funktion. Denna oförutsedda händelse ligger nämligen inte utanför det berörda lufttrafikföretagets faktiska kontroll, eftersom det åligger detta företag att säkerställa att de flygplan som företaget använder i sin ekonomiska verksamhet underhålls och fungerar väl."

52. Den förklarade emellertid i den följande punkten (24) i den domen att "en kollision mellan en fågel och ett flygplan, liksom den eventuella skada som uppkommer till följd av kollisionen, till sin art eller sitt ursprung faller utanför lufttrafikföretagets normala verksamhet och faktiska kontroll, eftersom den inte är nära kopplad till flygplanets funktion. En sådan kollision ska följaktligen kvalificeras som en 'extraordinär omständighet' i den mening som avses i artikel 5.3 i [förordningen om flygpassagerares rättigheter]".

53. Enligt min uppfattning är omständigheterna som ligger till grund för den domen jämförbara med dem som föreligger här. Medan skadehändelsen i fråga är jämförbar med en kollision med en fågel (Pešková och Peška³¹) betonar jag att den inte är jämförbar med en kollision mellan en rörlig flygplanstrappa och ett flygplan (Siewert³²).

²⁷ Se mitt förslag till avgörande i de förenade målen Krüsemann m.fl. (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 och C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:243, punkt 57).

²⁸ Dom av den 17 april 2018, Krüsemann m.fl. (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 och C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, punkt 34). Domstolen framhåller också där att de omständigheter som avses i nämnda skäl inte nödvändigtvis och med automatik innebär en befrielse från kompensationskyldigheten, som föreskrivs i artikel 5.1 c i förordningen om flygpassagerares rättigheter.

²⁹ Dom av den 22 december 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

³⁰ Dom av den 4 maj 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 23 och där angiven rättspraxis).

³¹ Dom av den 4 maj 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

³² Beslut av den 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

54. Det som var avgörande för domstolen i målet Siewert var att trappan var oundgänglig för lufttransport av passagerare och däri ligger den avgörande skillnaden mellan det målet och skadan på ett däck som orsakas av ett främmande föremål på banan i fråga i förevarande mål.

55. Till skillnad från en rörlig flygplanstrappa som används avsiktligt av lufttrafikföretag för passagerarnas på- och avstigning låg i förevarande fall en skruv på banan utan lufttrafikföretagets kännedom och oberoende av/mot dess vilja.

56. Som kommissionen har påpekat kan dessa föremål föranleda skada men detta ligger utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet.

57. Det är visserligen sant att nyttjandet av en bana tveklöst utgör en del av det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet, vilket Wolfgang Pauels påtalat vid flera tillfällen. Men detta är ändå inte avgörande i sig självt. Nyttjande av luftrummet utgör också en del av ett luftfartsföretags normala verksamhet och ändå har domstolen slagit fast att en kollision med en fågel utgjorde en extraordinär omständighet: den är inte nära knuten till flygplanets funktion.

58. Slutsatsen är att skruvar som ligger på banan inte heller är nära knutna till flygplanets funktion. Tvärtemot ska skruvar och andra främmande föremål på banan undvikas så långt det är möjligt eftersom de innebär en avsevärd säkerhetsrisk och flygplan inte ska komma i kontakt med sådana föremål.

59. Wolfgang Pauels har sedan i sak hävdade att skadehändelsen i fråga är ett frekvent och vanligt problem och att den på grund därav inte kan utgöra en extraordinär omständighet.

60. Det följer av beslutet om hänskjutande att det inte är extremt ovanligt att ett flygplansdäck skadas vid start eller landning av en skruv eller annat jämförbart främmande föremål som fallit ned på banan. Detta innebär enligt min uppfattning emellertid inte att frekvensen av händelsen ska utgöra ett begränsande eller särskiljande kriterium.

61. Ett liknande resonemang fördes av generaladvokaten Bot i målet Pešková och Peška.³³ Han menade att sådana händelser (kollisioner med fåglar) inte kunde utgöra en extraordinär omständighet då kollisioner mellan fåglar och flygplan var en vanlig företeelse och ett fenomen som är känt för de olika ekonomiska aktörerna som var verksamma inom lufttransport. Domstolen godtog emellertid inte detta resonemang och kom till slutsatsen att trots dessa argument utgjorde en kollision med en fågel en extraordinär omständighet.

62. Det följer av ovanstående att skadehändelsen i fråga inte hör till det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet.

b) Kontroll

63. Vad sedan gäller den andra delen av testet (kontroll) anser jag att lufttrafikföretaget, vars flygplan utsattes för skada på ett av dess däck av ett främmande föremål som låg på banan, i förevarande mål ställdes inför en händelse som ligger utanför dess faktiska kontroll.

64. Detta beror på att underhåll och renhållning av banorna inte ankommer på lufttrafikföretaget utan på flygplatsoperatören.

³³ Förslag till avgörande av generaladvokaten Bot i målet Pešková och Peška (C-315/15, EU:C:2016:623).

65. Som den hänskjutande domstolen redan riktigt har förklarat i sin dom av den 19 januari 2016³⁴ lämnade EU-lagstiftaren endast i skäl 14 exempel på extraordinära omständigheter vid tillämpning av artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter men de angivna exemplen visar att de avser förhållanden som ligger utanför lufttrafikföretagets organisatoriska och tekniska ansvar, som det inte kan påverka och följaktligen inte kan undvika. De ligger också utanför den så kallade operationella risk som flygplanet är utsatt för. Eftersom säkerheten på banorna och tillsynen därav är flygplatsoperatörens ansvar och denne regelbundet kontrollerar dem med avseende på främmande föremål har lufttrafikföretagen själva inte något inflytande över genomförandet av kontrollerna eller deras antal. Inte heller tillåts de att själva genomföra kontrollerna (och vidare saknar de resurser för att göra det).

66. Den hänskjutande domstolen anser att främmande objekt på banorna är en fara som ligger utanför lufttrafikföretagens kontroll och utgör – till skillnad från när vissa flygplansdelar gått sönder i förtid trots regelbundet underhåll – en extern händelse.³⁵

67. Oavsett hur det därmed förhåller sig håller jag med den hänskjutande domstolen om att främmande föremål på banorna som orsakar skada på flygplanen ska klassificeras som extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter.

68. Som den polska regeringen har framhållit ingår övervakning av banornas skick i flygplatsoperatörens ansvar och inte i lufttrafikföretagets. Skada på en flygplansdel som orsakats av ett främmande föremål kan således på sin höjd vara följden av att flygplatsoperatören inte fullgjort sina skyldigheter.

69. Flygplatsoperatörens ansvar härför följer främst av kommissionens förordning (EU) nr 139/2014³⁶ samt av tillämplig nationell rätt.

70. Bilaga IV till denna förordning, ”Kapitel C – Flygplatsunderhåll (ADR.OPS.C)” föreskriver under ”ADR.OPS.C.010 Beläggningar, andra markytor och dränering” att ”a) Flygplatsoperatören ska inspektera ytorna på alla färdområden inklusive beläggningar (banor, taxivägar och plattor), anslutande områden och dräneringar för att regelbundet kontrollera deras skick som en del av flygplatsens program för förebyggande och korrigerande underhåll” och ”b) Flygplatsoperatören ska 1. underhålla ytorna på alla färdområden i syfte att undvika och eliminera alla lösa föremål och allt skräp (FOD) som kan orsaka skador på luftfartyget eller försämra funktionaliteten för luftfartygssystem, 2. underhålla ytan på banor, taxibanor och plattor för att förebygga att det bildas skadliga ojämnheter”.

71. Jag anser (i likhet med den hänskjutande domstolen) att då främmande föremål på banan, skruvar, spikar och andra mindre föremål, inte tjänar något syfte för flygverksamheten utgör de en säkerhetsrisk. Förhållandet att de faller ned på banan är en händelse som inträffar slumpmässigt som lufttrafikföretaget helt enkelt inte kan förutse och som inom ramen för företagets verksamhet är utanför dess kontroll. Åtgärder för att hålla banan fri från främmande föremål avser inte en för lufttrafikföretaget specifik flygning eller att passagerarna ska kunna stiga på eller av det bokade flyget utan snarare den allmänna flygplats- och lufttrafiksäkerheten på samma sätt som åtgärder för att

³⁴ Mål 11 S 389/14.

³⁵ Den anför att eftersom sådana händelser inte ligger inom det normala genomförandet av en flygning och ligger utanför lufttrafikföretagets kontroll ska de klassificeras som tillkommande externa händelser/omständigheter.

³⁶ Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 44, 2014, s. 1).

skrämma bort fåglar för att hindra kollisioner med fåglar. De ligger därför principiellt inte inom ramen för det enskilda lufttrafikföretagets ansvar utan är i det specifika fallet flygplatsoperatörens ansvar och det är flygplatsoperatören som ska bedöma lämpligheten av de åtgärder som ska vidtas och välja lämpliga och effektiva medel för att åtgärda situationen.³⁷

72. Wolfgang Pauels har gjort gällande att flygplansdäck är utsatta för en extrem påfrestning vid start och landning, de besiktigas regelbundet i samband med kontroller före flygning och behöver bytas ut regelbundet av flygtrafikföretaget,³⁸ och att detta bör utesluta att skadehändelsen i fråga kvalificeras som en extraordinär omständighet.

73. Enligt min uppfattning följer det emellertid inte av ovannämnda argument att skadehändelsen i fråga ska anses ligga inom det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och/eller inom dess kontroll.

74. På samma sätt som domstolen förklarade i målet Pešková och Peška³⁹ med avseende på en kollision med en fågel ligger förekomsten av en skruv på banan som orsakar skada på flygplanet utanför lufttrafikföretagets verksamhet då den inte har något att göra med den extrema påfrestningen under flygplanets start och landning. Skadehändelsen i fråga kan inte undvikas genom att däck byts ut när de har förbrukats då även ett helt nytt däck kan skadas av en skruv som ligger på banan.

75. I motsats till de argument som framförts av Wolfgang Pauels i dennes skriftliga yttranden är därför inte förevarande mål jämförbart med målet Siewert.⁴⁰

76. Det kan finnas skäl att erinra om den uppfattning som uttalats av Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland) med avseende på vad som ligger inom ett lufttrafikföretags normala verksamhet (i en dom rörande en kollision med en fågel)⁴¹. Den förklarade att en åtgärd som vidtagits för att säkerställa lufttransporters funktion i dess helhet inte ingår däri. Den är därför en åtgärd för flygsäkerheten och inte en åtgärd av det berörda lufttrafikföretaget. Enligt Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen) ligger således åtgärder som avser service eller handhavande av ett enda flygplan inom ramen för det berörda lufttrafikföretagets verksamhet (exempelvis också transport av passagerare) men åtgärder som inte avser handhavandet av ett visst flygplan är åtgärder som kan utgöra extraordinära omständigheter eftersom de inte ligger inom ramen för det berörda lufttrafikföretagets verksamhet.

77. De åtgärder som i förevarande mål kunde ha vidtagits för att undvika skadan på däck i fråga i det nationella målet låg således utanför lufttrafikföretagets räckhåll. De åtgärder som kunde ha vidtagits av flygplatsoperatören avser dessutom inte genomförandet av en specifik flygning utan snarare det generella säkerställandet av att lufttrafiken fungerar på flygplatsen i fråga. Banorna underhålls inte för en specifik flygning. De underhålls för att se till att flygtrafiken löper smidigt i dess helhet.

37 Jag anger här för ett liknande resonemang ett avgörande av Landgericht (regional domstol) Darmstadt (Tyskland) avseende skada som orsakats av en skruv som sugits in i motorn (se BeckRS 2014, 23957). Det framgår dessutom av beslutet om hänskjutande att tillgängliga tekniska system för övervakning av banorna och för bortskaffande av främmande föremål på dem (ännu) inte tagits fram och kan följaktligen inte erbjuda säkert skydd. Ett säkerhetssystem som inte påverkas av vädret som i framtiden oavbrutet söker av start- och landningsbanorna efter främmande föremål och som ska avge en ljudsignal vid fara har varit under utveckling under flera år.

38 Se punkt 20 i detta förslag till avgörande.

39 Dom av den 4 maj 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

40 Beslut av den 14 november 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

41 BGH, NJW 2014, 861, VRR 2014, 100 och NJW-RR 2015, 111.

78. Jag anser slutligen (i likhet med kommissionen) att kvalificeringen som en ”extraordinär omständighet” i förevarande mål i lika hög grad motiveras av syftet att säkerställa en hög skyddsnivå för flygpassagerare som eftersträvas i förordningen om flygpassagerares rättigheter. Lufttrafikföretagen ska därför inte ges incitament att avstå från de åtgärder som krävs i samband med skada på grund av främmande föremål genom att prioritera upprätthållandet av sina flygningar och punktligheten hos dessa framför målet att upprätthålla flygsäkerheten.⁴²

79. Det följer av det ovanstående att skadehändelsen i fråga uppfyller kontrolltestet och är en händelse som ligger utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll.

3. Rimliga åtgärder för att undvika extraordinära omständigheter

80. Domstolen har i sin praxis⁴³ förklarat att ”eftersom inte alla extraordinära omständigheter kan medföra undantag från kompensationsskyldigheten ankommer det således på den som avser att åberopa sådana omständigheter att även visa att det, i alla händelser, inte hade varit möjligt att undvika dessa omständigheter genom att vidta åtgärder anpassade efter den aktuella situationen, det vill säga åtgärder som motsvarar de krav som, bland annat i tekniskt och ekonomiskt hänseende, rimligen kunde ställas på det berörda lufttrafikföretaget då dessa extraordinära omständigheter inträffade. Lufttrafikföretaget ska ... visa att *det var uppenbart att företaget*, även om alla tillgängliga resurser i form av personal och utrustning samt alla tillgängliga ekonomiska resurser hade använts, *inte skulle ha kunnat undvika att de extraordinära omständigheter* som det konfronterades med medförde att flygningen måste ställas in, utan att behöva göra orimliga uppoffringar med hänsyn till företagets kapacitet vid den relevanta tidpunkten” (min kursivering).

81. Det är visserligen sant att tolkningsfrågan i förevarande mål inte uttryckligen avser det ytterligare villkoret avseende rimliga åtgärder för undvikande/förebyggande av de extraordinära omständigheterna.

82. Mot bakgrund av att det åligger den hänskjutande domstolen att bedöma huruvida lufttrafikföretaget under omständigheterna i förevarande mål kan anses ha vidtagit alla för situationen lämpliga åtgärder anser jag emellertid att det, för att förse den hänskjutande domstolen med ett användbart svar för tillämpning av unionsrätten i det nationella målet, kan det vara till hjälp att detta villkor också behandlas.⁴⁴

83. Domstolen har förklarat att ”den omständigheten att en nationell domstol formellt sett har formulerat sin begäran om förhandsavgörande med hänvisning till vissa unionsbestämmelser [inte utgör] hinder för att EU-domstolen tillhandahåller den domstolen alla tolkningsdata som kan vara användbara vid avgörandet av det nationella målet, oberoende av om det har hänvisats därtill i frågorna eller inte. Det ankommer härvid på EU-domstolen att från samtliga de uppgifter som den nationella domstolen har tillhandahållit, särskilt skälen för begäran om förhandsavgörande, ta fram de uppgifter av unionsrättslig karaktär som den, med hänsyn till tvisteföremålet, måste tolka.”⁴⁵

84. Det har fastställts i domstolens praxis att konceptet med rimliga åtgärder är individualiserat och smidigt⁴⁶ och att det ”enbart ska tas hänsyn till de åtgärder som verkligen kan åligga detta [lufttrafikföretag] och *inte till de åtgärder som ingår i tredje mans befogenhet, såsom flygplatsoperatörer eller behöriga flygledare*”.⁴⁷

42 Jämför dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 25).

43 Dom av den 12 maj 2011, Eglitis och Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punkt 25).

44 Jämför dom av den 28 juni 1978, Simmenthal (70/77, EU:C:1978:139, punkt 57).

45 Dom av den 29 september 2016, Essent Belgium (C-492/14, EU:C:2016:732, punkt 43).

46 Dom av den 12 maj 2011, Eglitis och Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punkt 30).

47 Dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 43) (min kursivering).

85. Den nationella domstolen ska därför ”bedöma huruvida det berörda lufttrafikföretaget, särskilt på det tekniska och administrativa planet, verkligen var i stånd att [...] direkt eller indirekt vidta förebyggande åtgärder för att minska eller till och med förhindra riskerna för [skada på däck] på grund av främmande föremål som ligger på banan”.⁴⁸

86. Det följer av dessa överväganden att artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter ska tolkas på det sättet att skada på ett flygplansdäck som orsakas av en skruv som ligger på start- eller landningsbanan omfattas av begreppet ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i den bestämmelsen.

87. Med denna slutsats vill jag framhålla att inte varje byte av ett flygplansdäck utgör en extraordinär omständighet: det är nödvändigt att skilja skadan på däcket i förevarande mål från vad som är följden av normalt brukande varvid det sistnämnda inte skulle utgöra en extraordinär omständighet.

V. Förslag till avgörande

88. Av dessa skäl föreslår jag att domstolen besvarar den av Landgericht Köln (regional domstol i Köln, Tyskland) ställda tolkningsfrågan på följande sätt:

Artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar ska tolkas på det sättet att skada på ett flygplansdäck som orsakas av en skruv som ligger på start- eller landningsbanan omfattas av begreppet ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i den bestämmelsen.

⁴⁸ Dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 44).