ARREST VAN HET HOF (Vierde kamer)

12 mei 2021 *

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verdrag van Montreal – Artikel 17, lid 1 – Aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen – Begrip ‚ongeval' – Harde landing die binnen de grenzen van het normale functioneren van het luchtvaartuig valt – Lichamelijk letsel dat een passagier stelt te hebben opgelopen bij een dergelijke landing – Geen ongeval"

In zaak C-70/20,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) bij beslissing van 30 januari 2020, ingekomen bij het Hof op 12 februari 2020, in de procedure

YL

tegen

Altenrhein Luftfahrt GmbH,

wijst

HET HOF (Vierde kamer),

samengesteld als volgt: M. Vilaras, kamerpresident, N. Piçarra (rapporteur), D. Šváby, S. Rodin en K. Jürimäe, rechters,

advocaat-generaal: M. Bobek,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

– Altenrhein Luftfahrt GmbH, vertegenwoordigd door H. M. Schaflinger, Rechtsanwältin,

– de Finse regering, vertegenwoordigd door H. Leppo als gemachtigde,

– de Europese Commissie, aanvankelijk vertegenwoordigd door W. Mölls en N. Yerrell, vervolgens door N. Yerrell als gemachtigden,

* Procestaal: Duits.

gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om de zaak zonder conclusie te berechten,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 17, lid 1, van het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap is ondertekend en namens haar is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (PB 2001, L 194, blz. 38) (hierna: „Verdrag van Montreal"). Dit verdrag is voor de Europese Unie in werking getreden op 28 juni 2004.

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen YL en Altenrhein Luftfahrt GmbH, een luchtvervoerder, over een door YL ingediende vordering tot schadevergoeding wegens het lichamelijk letsel dat YL stelt te hebben opgelopen tijdens de landing van een door die luchtvervoerder uitgevoerde vlucht.

Toepasselijke bepalingen

Internationaal recht

3 In de derde en de vijfde alinea van de preambule van het Verdrag van Montreal staat te lezen:

„[De staten die partij zijn bij dit verdrag erkennen] het belang van het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en de noodzaak van billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie;

[...]

[E]en gezamenlijk optreden van de staten ter verdere harmonisatie en codificatie van enige bepalingen tot regeling van het internationale luchtvervoer door middel van een nieuw verdrag [is] het beste middel [...] om een billijk evenwicht van de belangen te bereiken".

4 Artikel 17 van het Verdrag van Montreal, met als opschrift „Dood of letsel geleden door de passagier – Schade toegebracht aan de bagage", bepaalt in lid 1:

„De vervoerder is aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van dood of lichamelijk letsel van een passagier, op grond van het enkele feit dat het ongeval dat de dood of het letsel heeft veroorzaakt, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig."

Unierecht

Verordening nr. 2027/97

5 Naar aanleiding van de ondertekening van het Verdrag van Montreal is verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage (PB 1997, L 285, blz. 1) gewijzigd bij verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 (PB 2002, L 140, blz. 2) (hierna: „verordening nr. 2027/97").

6 Artikel 2, lid 2, van verordening nr. 2027/97 bepaalt:

„Aan in deze verordening voorkomende begrippen die niet in lid 1 zijn omschreven, wordt dezelfde betekenis gehecht als daaraan in het Verdrag van Montreal wordt gegeven."

7 Artikel 3, lid 1, van deze verordening luidt:

„De aansprakelijkheid van een luchtvervoerder van de [Unie] met betrekking tot de passagiers en hun bagage is onderworpen aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben."

Verordening nr. 216/2008

8 Artikel 4, lid 1, van verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van richtlijn 91/670/EEG, verordening (EG) nr. 1592/2002 en richtlijn 2004/36/EG (PB 2008, L 79, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 (PB 2009, L 309, blz. 51) (hierna: „verordening nr. 216/2008"), bepaalt:

„1. Luchtvaartuigen, waaronder begrepen gemonteerde producten, onderdelen en uitrustingsstukken:

[...]

b) geregistreerd in een lidstaat, tenzij het wettelijk veiligheidstoezicht op die luchtvaartuigen aan een derde land is gedelegeerd en de betrokken luchtvaartuigen niet door een exploitant uit de [Unie] worden gebruikt;

c) geregistreerd in een derde land en gebruikt door een exploitant wiens luchtvaartactiviteiten onder toezicht van een lidstaat staan, of gebruikt voor vluchten naar, binnen of vanuit de [Unie] door een exploitant die in de [Unie] gevestigd is of er verblijft, of

[...]

moeten voldoen aan deze verordening."

9 Artikel 8 van deze verordening, met als opschrift „Vluchtuitvoeringen”, bepaalt in lid 1:

„De vluchtuitvoering met de in artikel 4, lid 1, onder b) en c), bedoelde luchtvaartuigen moet voldoen aan de essentiële eisen van bijlage IV [...].”

10 Bijlage IV bij die verordening, met als opschrift „Essentiële eisen voor vluchtuitvoeringen bedoeld in artikel 8”, bepaalt in punt 1.b:

„Een vlucht moet op zodanige wijze worden uitgevoerd dat de vluchtuitvoeringsprocedures vermeld in het vluchthandboek of, eventueel, het [vluchtuitvoeringshandboek], voor de voorbereiding en uitvoering van de vlucht worden opgevolgd. [...]”

11 Punt 4 van bijlage IV bij verordening nr. 216/2008 heeft als opschrift „Prestaties van en beperkingen voor de vluchtuitvoering met het luchtvaartuig”. Daarin is bepaald:

„4.a. Een luchtvaartuig moet worden bediend in overeenstemming met de luchtwaardigheidsdocumenten en alle bijbehorende operationele procedures en beperkingen die zijn vermeld in het goedgekeurde vluchthandboek of in gelijkwaardige documentatie, al naargelang van de situatie. De bemanning moet het vluchthandboek of de gelijkwaardige documentatie tot haar beschikking hebben en deze moeten voor ieder luchtvaartuig geactualiseerd zijn.

[...]

4.c. Een vlucht mag uitsluitend worden aangevangen of voortgezet indien de voorziene prestaties van het luchtvaartuig, alle factoren die een wezenlijke invloed hebben op het prestatieniveau van het luchtvaartuig in aanmerking genomen, uitvoering van alle fasen van de vlucht mogelijk maken met inachtneming van de toepasselijke afstanden/ruimtes en obstakelvermijding bij de voorziene operationele massa. Met name de volgende prestatiefactoren zijn van invloed op de start, vlucht en benadering/landing:
i) vluchtuitvoeringsprocedures;

[...]
v) afmeting, helling en staat van de start-/landingszone, [...]

[...]

4.c.1. Met dergelijke factoren moet rekening worden gehouden, hetzij [direct] als operationele parameters, hetzij [indirect] door middel van inaanmerkingnemingen of marges, die kunnen worden vermeld in de programmering van prestatiegegevens, al naargelang van de soort vluchtuitvoering.”

12 Verordening nr. 216/2008 is met ingang van 11 september 2018 ingetrokken bij verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de verordeningen (EG) nr. 552/2004 en nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB 2018, L 212, blz. 1). Verordening 2018/1139 is evenwel ratione temporis niet van toepassing op het hoofdgeding.

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

13 Op 20 maart 2014 is YL van Wenen (Oostenrijk) naar Sankt Gallen/Altenrhein (Zwitserland) gereisd met een door Altenrhein Luftfahrt uitgevoerde vlucht. Zij stelt tijdens de landing een discushernia te hebben opgelopen.

14 Bij deze landing heeft de zwarte doos een verticale belasting van 1,8 *g* gemeten. De verwijzende rechter merkt dienaangaande op dat een dergelijke landing weliswaar subjectief als hard kan worden ervaren, maar dat die waarde vanuit luchtvaarttechnisch oogpunt en eveneens rekening houdend met een foutenmarge nog binnen de grenzen van het normale functioneren van het luchtvaartuig in kwestie valt. Volgens de specificaties van de vliegtuigbouwer is de maximale belasting die het landingsgestel en de structurele onderdelen van het luchtvaartuig in kwestie aankunnen, immers gelijk aan 2 *g*. De verwijzende rechter voegt daaraan toe dat de luchthaven van Sankt Gallen/Altenrhein gelegen is in bergachtig gebied, zodat een harde landing er veiliger is dan een te zachte, en merkt op dat in casu geen enkele fout van de piloot kon worden vastgesteld.

15 YL heeft bij het Handelsgericht Wien (handelsrechter Wenen, Oostenrijk) tegen Altenrhein Luftfahrt een vordering ingesteld die strekt tot vaststelling dat zij op grond van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal aansprakelijk is voor de schade die YL stelt te hebben geleden, alsmede tot betaling van een bedrag van 68 858 EUR, vermeerderd met rente en kosten. Ter ondersteuning van haar beroep voert YL aan dat deze landing als „harde" landing en dus als ongeval in de zin van die bepaling moet worden aangemerkt.

16 Altenrhein Luftfahrt betoogt daarentegen dat die landing binnen de grenzen van het normale functioneren van het luchtvaartuig valt, zodat het gaat om een typische gebeurtenis tijdens een vlucht en niet om een ongeval in de zin van die bepaling.

17 Bij vonnis van 23 januari 2019 heeft het Handelsgericht Wien die vordering afgewezen op grond dat een landing slechts als „ongeval" kan worden aangemerkt en tot aansprakelijkheid van de luchtvervoerder op grond van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal kan leiden indien zij uitzonderlijk hard is, hetgeen volgens die rechter in casu niet het geval was. Het Handelsgericht Wien heeft geoordeeld dat typische gebeurtenissen tijdens een vlucht – zoals een harde landing of bruusk afremmen – geen reden vormen om de luchtvervoerder aansprakelijk te houden, aangezien een normaal bedachtzame passagier weet heeft van dit soort gebeurtenissen en er rekening mee houdt dat zij zich kunnen voordoen.

18 Bij arrest van 29 april 2019 heeft het Oberlandesgericht Wien (hoogste rechterlijke instantie van de deelstaten Burgenland, Neder-Oostenrijk en Wenen, Oostenrijk) het in eerste aanleg gewezen vonnis bevestigd. Hoewel die rechter niet heeft uitgesloten dat een harde landing bij wijze van uitzondering een ongeval kan zijn in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal, kan daarvan naar zijn oordeel slechts sprake wanneer de door de vliegtuigbouwer opgegeven grenswaarden voor de draagkracht van het landingsgestel en de dragende delen van het luchtvaartuig, duidelijk worden overschreden. Volgens het Oberlandesgericht Wien is het bij een normale landing – zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is – uitgesloten dat er zich een ongeval voordoet.

19 Het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) – waarbij YL beroep in *Revision* tegen dat arrest heeft ingesteld – is van oordeel dat een harde landing nog binnen de grenzen van het normale functioneren van het luchtvaartuig valt wanneer de belasting

van het landingsgestel en de dragende delen van het luchtvaartuig niet uitgaat boven de door de vliegtuigbouwer opgegeven grenswaarden, bij overschrijding waarvan een technische controle van het luchtvaartuig moet worden uitgevoerd. Volgens deze rechter is een landing hard wanneer zij – anders dan een zachte landing – niet grotendeels wordt opgevangen door het landingsgestel van het luchtvaartuig en duidelijk waarneembaar is voor de passagiers.

20 In deze context vraagt de verwijzende rechter zich af of een harde landing die nog binnen de grenzen van het normale functioneren van het luchtvaartuig in kwestie valt, kan worden aangemerkt als „schadelijke gebeurtenis die onopzettelijk en onvoorzien is" en dus onder het begrip „ongeval" in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal valt, zoals dit begrip is uitgelegd door het Hof in zijn arrest van 19 december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 35).

21 Volgens een eerste benadering is een harde landing die – zoals de landing die in het hoofdgeding aan de orde is – weliswaar nog binnen de grenzen van het normale functioneren van het luchtvaartuig valt, maar die voor de passagier plotseling en onverwacht plaatsvindt en volgens deze passagier tot lichamelijk letsel leidt, een „ongeval" in de zin van voormelde bepaling. De verwijzende rechter vraagt zich dan ook af of de in het vorige punt van het onderhavige arrest vermelde criteria moeten worden beoordeeld vanuit het gezichtspunt van de betrokken passagier, in die zin dat elke gebeurtenis die plotseling plaatsvindt en die de passagier niet verwacht, onvoorzien zou zijn. Volgens die rechter lijkt het gebruik van het begrip „onvoorzien" in plaats van de uitdrukking „niet te voorzien" in het arrest van 19 december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 35), erop te wijzen dat moet worden vastgesteld of de betrokken passagier de gebeurtenis in kwestie voorzien heeft.

22 Volgens een tweede benadering daarentegen kan een harde landing slechts worden aangemerkt als „ongeval" in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal indien de door de vliegtuigbouwer opgegeven grenswaarden voor de draagkracht van het landingsgestel en de dragende delen van het luchtvaartuig in kwestie kennelijk worden overschreden. Volgens deze benadering kan de luchtvervoerder niet aansprakelijk worden gesteld op grond van die bepaling in geval van gebeurtenissen die binnen de grenzen van het normale functioneren van het luchtvaartuig vallen, ook al vinden zij plotseling en onverwacht plaats voor de betrokken passagier en leiden zij voor deze passagier tot lichamelijk letsel. Indien een passagier in een dergelijk geval lichamelijk letsel oploopt, zal dit letsel in het algemeen te wijten zijn aan een bijzondere aanleg van die passagier, waarvoor de luchtvervoerder niet aansprakelijk kan worden gehouden.

23 In deze omstandigheden heeft het Oberste Gerichtshof de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Is een harde landing – die evenwel nog binnen de grenzen van het normale functioneren van het vliegtuig ligt – waardoor een passagier lichamelijk letsel oploopt, een ongeval in de zin van artikel 17, lid 1, van het [Verdrag van Montreal]?"

Beantwoording van de prejudiciële vraag

Ontvankelijkheid

24 Altenrhein Luftfahrt betoogt dat het verzoek om een prejudiciële beslissing niet-ontvankelijk is omdat de door de verwijzende rechter vermelde nationale rechtspraak en de door het Hof in het arrest van 19 december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), gegeven definitie in wezen neerkomen op dezelfde uitlegging van het begrip „ongeval" in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal. Derhalve is er sprake van een „acte clair" voor de beslechting van het hoofdgeding, aangezien de verwijzende rechter het begrip „ongeval" – zoals dit is uitgelegd door het Hof – juist heeft uiteengezet en toegepast, op basis waarvan hij tot de slotsom is gekomen dat een landing die binnen de grenzen van het normale functioneren van een luchtvaartuig valt, geen ongeval is in de zin van die bepaling.

25 Volgens vaste rechtspraak van het Hof is het in het kader van de in artikel 267 VWEU geregelde samenwerking tussen het Hof en de nationale rechterlijke instanties uitsluitend een zaak van de nationale rechter aan wie het geschil is voorgelegd en die de verantwoordelijkheid draagt voor de te geven rechterlijke beslissing, om – rekening houdend met de bijzonderheden van het hoofdgeding – zowel de noodzaak van een prejudiciële beslissing voor het wijzen van zijn vonnis als de relevantie van de door hem aan het Hof voorgelegde vragen te beoordelen. Wanneer de gestelde vragen betrekking hebben op de uitlegging van het Unierecht, waarvan het Verdrag van Montreal een integrerend bestanddeel vormt, is het Hof dan ook in beginsel verplicht om die vragen te beantwoorden (arrest van 9 juli 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punt 20 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

26 Derhalve geldt er een vermoeden van relevantie voor de vragen betreffende de uitlegging van het Unierecht die de nationale rechter heeft gesteld binnen het onder zijn eigen verantwoordelijkheid geschetste feitelijke en wettelijke kader, ten aanzien waarvan het niet aan het Hof staat de juistheid te onderzoeken. Het Hof kan slechts weigeren uitspraak te doen op een verzoek van een nationale rechter wanneer duidelijk blijkt dat de gevraagde uitlegging van het Unierecht geen verband houdt met een reëel geschil of met het voorwerp van het hoofdgeding, wanneer het vraagstuk van hypothetische aard is, of wanneer het Hof niet beschikt over de juridische en feitelijke gegevens die noodzakelijk zijn om een zinvol antwoord te geven op de gestelde vragen (arrest van 9 juli 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punt 21 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

27 Daarbij komt dat het een nationale rechter geenszins verboden is om het Hof een prejudiciële vraag te stellen waarvan de beantwoording volgens een van de partijen in het hoofdgeding geen ruimte laat voor redelijke twijfel. Gesteld al dat dit het geval zou zijn, is die vraag dus niet reeds om die reden niet-ontvankelijk (arresten van 1 december 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, punten 64 en 65, en 9 juli 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punt 22).

28 In casu moet de prejudiciële vraag ontvankelijk worden verklaard, aangezien er geen twijfel bestaat over de relevantie van de door de verwijzende rechter gestelde vraag voor de beslechting van het bij hem aanhangige geding, en deze rechter heeft gepreciseerd dat er volgens hem geen sprake is van een „acte clair", zodat hij als rechter in laatste aanleg gehouden is het Hof een prejudiciële vraag te stellen.

Ten gronde

29 Met zijn vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat het begrip „ongeval” in de zin van deze bepaling zich mede uitstrekt tot een harde landing die door de betrokken passagier wordt ervaren als een onvoorziene gebeurtenis, maar die binnen de grenzen van het normale functioneren van het luchtvaartuig in kwestie valt.

30 Om te beginnen zij eraan herinnerd dat volgens artikel 3, lid 1, van verordening nr. 2027/97 de aansprakelijkheid van een luchtvervoerder van de Unie ten aanzien van de passagiers en hun bagage onderworpen is aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die op deze aansprakelijkheid betrekking hebben.

31 Tevens is het vaste rechtspraak dat een internationaal verdrag, zoals het Verdrag van Montreal – krachtens het algemene volkenrecht, dat bindend is voor de Unie en dat is gecodificeerd in artikel 31 van het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht van 23 mei 1969 (*United Nations Treaty Series*, deel 1155, blz. 331) –, te goeder trouw moet worden uitgelegd overeenkomstig de gewone betekenis van de termen van het verdrag in hun context en in het licht van het voorwerp en het doel van dit verdrag (zie in die zin arresten van 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 31, en 9 juli 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punt 27 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

32 Uit de bewoordingen van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal blijkt dat de luchtvervoerder slechts aansprakelijk is indien de gebeurtenis die de dood of het lichamelijk letsel van de passagier heeft veroorzaakt, kan worden aangemerkt als „ongeval” en zich heeft voorgedaan aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling die verband houdt met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig.

33 In zijn arrest van 19 december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 35), heeft het Hof gepreciseerd dat het begrip „ongeval” volgens de gewone betekenis ervan ziet op een schadelijke gebeurtenis die onopzettelijk en onvoorzien is.

34 Uit de in de punten 20 tot en met 22 van het onderhavige arrest in herinnering gebrachte informatie die is verstrekt door de verwijzende rechter, blijkt dat deze zich met name afvraagt of bij de kwalificatie van een schadeveroorzakende gebeurtenis als „onvoorzien” in de zin van die rechtspraak en dus als een „ongeval” in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal, rekening moet worden gehouden met het gezichtspunt van de betrokken passagier dan wel met de grenzen van het normale functioneren van het luchtvaartuig aan boord waarvan die gebeurtenis zich heeft voorgedaan.

35 Om te beginnen moet een uitlegging van de in het vorige punt genoemde begrippen vanuit het gezichtspunt van iedere passagier worden afgewezen. Aangezien de perspectieven en verwachtingen van passagier tot passagier kunnen verschillen, zou een dergelijke uitlegging tot een tegenstrijdig resultaat kunnen leiden wanneer een en dezelfde gebeurtenis als „onvoorzien” en dus als „ongeval” zou worden aangemerkt voor bepaalde passagiers, maar niet voor andere.

36 Overigens kan een uitlegging van het in artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal gebezigde begrip „ongeval” in die zin dat de beoordeling van het onvoorziene karakter van de gebeurtenis in kwestie uitsluitend afhangt van de manier waarop de betrokken passagier deze gebeurtenis percipieert, ertoe leiden dat dit begrip op onredelijke wijze wordt uitgebreid ten nadele van de

luchtvervoerders. Het is juist dat de staten die partij zijn bij het Verdrag van Montreal – die zich volgens de derde alinea van de preambule van dit verdrag bewust zijn van „het belang van het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en de noodzaak van billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie" – hebben besloten om te voorzien in een stelsel van objectieve aansprakelijkheid van luchtvervoerders. Zoals voortvloeit uit de vijfde alinea van die preambule, impliceert een dergelijk stelsel evenwel dat een „billijk evenwicht van de belangen" wordt bewaard, met name wat de belangen van de luchtvervoerders en die van de passagiers betreft (zie in die zin arrest van 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 36 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

37 Wat daarentegen de essentiële eisen voor vluchtuitvoeringen door het luchtvaartuig in kwestie betreft, zij eraan herinnerd dat volgens punt 1.b van bijlage IV bij verordening nr. 216/2008 een vlucht op zodanige wijze moet worden uitgevoerd dat de vluchtuitvoeringsprocedures die worden vermeld in het vluchthandboek of eventueel het vluchtuitvoeringshandboek, worden opgevolgd bij de voorbereiding en uitvoering van de vlucht. Verder is in punt 4.a van deze bijlage bepaald dat een luchtvaartuig moet worden bediend in overeenstemming met de luchtwaardigheidsdocumenten en alle bijbehorende operationele procedures en beperkingen die zijn vermeld in het goedgekeurde vluchthandboek of in gelijkwaardige documentatie, naargelang van de situatie.

38 Voorts blijkt uit punt 4.c van die bijlage dat een vlucht uitsluitend mag worden aangevangen of voortgezet indien de geplande prestaties van het luchtvaartuig, rekening houdend met alle factoren die een wezenlijke invloed hebben op het prestatieniveau van het luchtvaartuig, de uitvoering van alle fasen van de vlucht mogelijk maken met inachtneming van de toepasselijke afstanden/ruimten en obstakelvermijding bij de geplande operationele massa. Tot de prestatiefactoren die een wezenlijke invloed hebben op met name de landing van een luchtvaartuig, behoren in het bijzonder de vluchtuitvoeringsprocedures alsook de afmeting, de helling en de staat van de start- en landingszone. Volgens punt 4.c.1 van voormelde bijlage moeten deze prestatiefactoren ofwel direct in aanmerking worden genomen als operationele parameters, ofwel indirect door middel van inaanmerkingnemingen of marges, die kunnen worden vermeld in de programmering van prestatiegegevens van het luchtvaartuig.

39 De naleving van de in de punten 37 en 38 van dit arrest in herinnering gebrachte bepalingen moet waarborgen dat een landing wordt uitgevoerd in overeenstemming met de toepasselijke procedures en beperkingen die worden vermeld in het vluchthandboek van het luchtvaartuig in kwestie of in gelijkwaardige luchtwaardigheidsdocumenten met betrekking tot dit luchtvaartuig, waarbij rekening wordt gehouden met de regelen van de kunst en met de beste praktijken op het gebied van vluchtuitvoering, ook al zou die landing door bepaalde passagiers worden ervaren als een hardere landing dan zij hadden verwacht.

40 Derhalve kan een landing die de grenzen van de op het luchtvaartuig in kwestie van toepassing zijnde procedures niet overschrijdt – daaronder begrepen de inaanmerkingnemingen en marges met betrekking tot de prestatiefactoren die een wezenlijke invloed hebben op de landing – en die plaatsvindt in overeenstemming met deze procedures, waarbij rekening wordt gehouden met de regelen van de kunst en met de beste praktijken op het gebied van vluchtuitvoering, in het kader van de beoordeling of voldaan is aan de in artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal gestelde voorwaarde dat er een „ongeval" heeft plaatsgevonden, niet worden geacht „onvoorzien" te zijn.

41 In casu zij opgemerkt dat volgens de verwijzende rechter een harde landing op de luchthaven van Sankt Gallen/Altenrhein – zoals die welke ten grondslag ligt aan het hoofdgeding – veiliger is omdat deze luchthaven in bergachtig gebied gelegen is. Nog volgens die rechter kon er bij de in het hoofdgeding aan de orde zijnde landing geen fout van de piloot worden vastgesteld, aangezien de zwarte doos een verticale belasting van 1,8 *g* had gemeten, een waarde die lager is dan de bovengrens van 2 *g* die volgens de gedetailleerde opgaven van de vliegtuigbouwer kan worden gedragen door het landingsgestel en de dragende delen van het luchtvaartuig in kwestie.

42 Onder voorbehoud van de door de verwijzende rechter te verrichten verificaties van alle omstandigheden die verband houden met de landing die aan het hoofdgeding ten grondslag ligt, kan een landing die is uitgevoerd onder de in het vorige punt genoemde omstandigheden, niet worden beschouwd als een ongeval in de zin van artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal en dus niet leiden tot aansprakelijkheid van de luchtvervoerder op grond van die bepaling, ongeacht de subjectieve perceptie van die landing door een passagier.

43 Gelet op een en ander dient op de prejudiciële vraag te worden geantwoord dat artikel 17, lid 1, van het Verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat het in deze bepaling gebezigde begrip „ongeval” zich niet mede uitstrekt tot een landing die is uitgevoerd in overeenstemming met de op het luchtvaartuig in kwestie van toepassing zijnde operationele procedures en beperkingen – daaronder begrepen de inaanmerkingnemingen en marges met betrekking tot de prestatiefactoren die een wezenlijke invloed hebben op de landing – en waarbij rekening is gehouden met de regelen van de kunst en met de beste praktijken op het gebied van vluchtuitvoering, ook al zou de betrokken passagier die landing hebben ervaren als een onverwachte gebeurtenis.

Kosten

44 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Vierde kamer) verklaart voor recht:

Artikel 17, lid 1, van het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap is ondertekend en namens haar is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001, moet aldus worden uitgelegd dat het in deze bepaling gebezigde begrip „ongeval” zich niet mede uitstrekt tot een landing die is uitgevoerd in overeenstemming met de op het luchtvaartuig in kwestie van toepassing zijnde operationele procedures en beperkingen – daaronder begrepen de inaanmerkingnemingen en marges met betrekking tot de prestatiefactoren die een wezenlijke invloed hebben op de landing – en waarbij rekening is gehouden met de regelen van de kunst en met de beste praktijken op het gebied van vluchtuitvoering, ook al zou de betrokken passagier die landing hebben ervaren als een onverwachte gebeurtenis.

ondertekeningen