HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

12 mai 2021 *

„Trimitere preliminară – Transporturi aeriene – Convenția de la Montréal – Articolul 17 alineatul (1) – Răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente – Noțiunea de «accident» – Aterizare violentă care se înscrie în plaja de funcționare normală a aeronavei – Vătămări corporale pe care un pasager pretinde că le-ar fi suferit în timpul unei asemenea aterizări – Inexistența unui accident”

În cauza C-70/20,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria), prin decizia din 30 ianuarie 2020, primită de Curte la 12 februarie 2020, în procedura

YL

împotriva

Altenrhein Luftfahrt GmbH,

CURTEA (Camera a patra),

compusă din domnul M. Vilaras, președinte de cameră, domnii N. Piçarra (raportor), D. Šváby și S. Rodin și doamna K. Jürimäe, judecători,

avocat general: domnul M. Bobek,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru Altenrhein Luftfahrt GmbH, de H. M. Schaflinger, Rechtsanwältin;

– pentru guvernul finlandez, de H. Leppo, în calitate de agent;

– pentru Comisia Europeană, inițial de W. Mölls și N. Yerrell și ulterior de aceasta din urmă, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: germana.

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 17 alineatul (1) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montréal la 28 mai 1999, semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (JO 2001, L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112, denumită în continuare „Convenția de la Montréal”), care a intrat în vigoare, în ceea ce privește Uniunea Europeană, la 28 iunie 2004.

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între YL, pe de o parte, și Altenrhein Luftfahrt GmbH, un operator de transport aerian, pe de altă parte, în legătură cu o cerere de daune interese formulată de YL ca urmare a vătămării corporale pe care pretinde că a suferit-o la aterizarea unui zbor operat de acest operator de transport.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

3 Al treilea și al cincilea paragraf ale preambulului Convenției de la Montréal au următorul cuprins:

„[Statele părți recunosc] importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației,

[…]

[A]doptarea unor măsuri colective de către state în vederea unei mai bune armonizări și a codificării anumitor norme care reglementează transportul aerian internațional este cel mai bun mijloc de realizare a unui echilibru echitabil al intereselor.”

4 Articolul 17 din Convenția de la Montréal, intitulat „Decesul sau vătămarea pasagerilor – daune produse bagajelor”, prevede la alineatul (1) următoarele:

„Transportatorul este răspunzător pentru dauna rezultată ca urmare a decesului sau vătămării corporale a unui pasager, cu condiția ca accidentul care a cauzat decesul sau vătămarea să se fi produs la bordul aeronavei sau în decursul oricărei operațiuni de îmbarcare sau debarcare.”

Dreptul Uniunii

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

5 În urma semnării Convenției de la Montréal, Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora (JO 1997, L 285, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 170) a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 (JO 2002, L 140, p. 2, Ediție specială, 07/vol. 9, p. 146) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 2027/97”).

6 Articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul nr. 2027/97 prevede:

„Noțiunile cuprinse în prezentul regulament care nu sunt definite la alineatul (1) sunt echivalente celor utilizate în Convenția de la Montréal.”

7 Potrivit articolului 3 alineatul (1) din acest regulament:

„Răspunderea unui operator de transport aerian [din Uniune] cu privire la pasageri și bagajele acestora este reglementată de toate dispozițiile Convenției de la Montréal privind o astfel de răspundere.”

Regulamentul (CE) nr. 216/2008

8 Articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO 2008, L 79, p. 1), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 (JO 2009, L 309, p. 51) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 216/2008”), prevede următoarele:

„(1) Aeronavele, inclusiv orice produs, piesă și echipament instalat, care sunt:

[…]

(b) înmatriculate într-un stat membru, în afară de situația în care activitatea reglementată de supraveghere a siguranței a fost delegată unei țări terțe și nu sunt operate de către un operator [din Uniune] sau

(c) înmatriculate într-o țară terță și operate de un operator pentru care supravegherea operațiunilor este asigurată de orice stat membru sau utilizate în interiorul [Uniunii] sau cu punct de destinație sau de plecare pe teritoriul [Uniunii] de către un operator stabilit sau rezident în [Uniune] sau

[…]

respectă dispozițiile prezentului regulament.”

9 Articolul 8 din acest regulament, intitulat „Operațiuni aeriene”, prevede la alineatul (1) următoarele:

„Operarea aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) îndeplinește cerințele esențiale prevăzute în anexa IV. […]”

10 Punctul 1.b din anexa IV la regulamentul menționat, intitulată „Cerințe esențiale privind operațiunile aeriene prevăzute la articolul 8”, prevede următoarele:

„Un zbor trebuie efectuat astfel încât să fie urmate procedurile operaționale stabilite în manualul de zbor sau, după caz, în manualul de operațiuni, în vederea pregătirii și executării zborului. […]”

11 Sub titlul „Performanțele aeronavelor și restricțiile privind operarea acestora”, punctul 4 din anexa IV la același regulament prevede următoarele:

„4.a. Aeronava trebuie operată în conformitate cu documentația sa de navigabilitate și cu toate procedurile operaționale și limitările aferente, astfel cum sunt descrise acestea în manualul de zbor aprobat sau în documentația echivalentă, după caz. Manualul de zbor sau documentația echivalentă trebuie puse la dispoziția echipajului și actualizate pentru fiecare aeronavă.

[…]

4.c. Este interzisă începerea sau continuarea unui zbor dacă performanțele programate ale aeronavei, ținând seama de toți factorii care influențează în mod semnificativ nivelul său de performanță, nu permit executarea tuturor fazelor de zbor în limitele distanțelor/zonelor de zbor și ale distanțelor de trecere peste obstacole aplicabile pentru masa operațională prevăzută. Factorii de performanță care influențează în mod semnificativ decolarea, zborul pe rută și apropierea/aterizarea sunt, în special:
(i) procedurile operaționale;

[…]

(v) dimensiunea, înclinația și starea zonei de decolare/aterizare, […]

[…]

4.c.1. Astfel de factori trebuie luați în considerare fie în mod direct, ca parametri operaționali, fie în mod indirect, ca toleranțe sau marje care pot fi prevăzute în cursul planificării datelor privind performanța, în funcție de tipul operațiunii.”

12 Regulamentul nr. 216/2008 a fost abrogat, cu efect de la 11 septembrie 2018, de Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO 2018, L 212, p. 1). Regulamentul 2018/1139 nu este însă aplicabil *ratione temporis* litigiului principal.

Litigiul principal și întrebarea preliminară

13 La 20 martie 2014, YL a călătorit de la Viena (Austria) la Saint-Gall/Altenrhein (Elveția) cu un zbor operat de Altenrhein Luftfhart. Aceasta susține că a suferit o hernie de disc din cauza aterizării.

14 Cu ocazia acestei aterizări, înregistrarea datelor de zbor a evidențiat o sarcină verticală de 1,8 *g*. Instanța de trimitere arată în această privință că, chiar dacă o astfel de aterizare poate fi percepută în mod subiectiv ca fiind violentă, această valoare se înscrie încă, din punct de vedere aeronautic și ținând seama și de marja de eroare, în plaja de funcționare normală a aeronavei în cauză. Astfel, potrivit specificațiilor fabricantului avionului, sarcina maximă ce poate fi suportată de trenul de aterizare și de piesele structurale ale aeronavei în cauză este egală cu 2 *g*. Această instanță adaugă că, din cauza caracterului muntos al mediului în care se situează aeroportul Saint-Gall/Altenrhein, aterizările violente sunt mai sigure pe acesta decât aterizările prea line și că în speță nu a putut fi constatată nicio eroare a pilotului.

15 YL a introdus la Handelsgericht Wien (Tribunalul Comercial din Viena, Austria) o acțiune împotriva Altenrhein Luftfhart având ca obiect constatarea răspunderii acesteia pentru prejudiciul pe care pretinde că l-a suferit, în temeiul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, precum și plata unei sume de 68 858 de euro, majorată cu dobânzi și cu cheltuieli de judecată. În susținerea acțiunii formulate, YL arată că această aterizare trebuie să fie calificată drept „violentă” și, în consecință, ca fiind un accident, în sensul acestei dispoziții.

16 În schimb, Altenrhein Luftfhart arată că aterizarea respectivă s-a înscris în plaja de funcționare normală a aeronavei și că, prin urmare, este vorba despre un eveniment care se produce în mod obișnuit în timpul unui zbor, iar nu despre un accident, în sensul dispoziției menționate.

17 Prin hotărârea din 23 ianuarie 2019, Handelsgericht Wien (Tribunalul Comercial din Viena) a respins această acțiune pentru motivul că o aterizare nu poate fi calificată drept „accident” și să angajeze răspunderea operatorului de transport aerian, în temeiul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, decât dacă este excepțional de violentă și că nu aceasta a fost situația în speță. Această instanță a statuat că evenimentele care se produc în mod obișnuit în timpul unui zbor, precum o aterizare violentă sau o frânare bruscă, nu justifică angajarea răspunderii operatorului de transport aerian, din moment ce un pasager normal informat are cunoștință despre acest tip de evenimente și se așteaptă la posibilitatea ca ele să se producă.

18 Prin hotărârea din 29 aprilie 2019, Oberlandesgericht Wien (Tribunalul Regional Superior din Viena, Austria) a confirmat hotărârea pronunțată în primă instanță. Deși nu exclude posibilitatea ca o aterizare violentă să constituie în mod excepțional un accident, în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, instanța menționată a statuat că aceasta presupune ca valorile limită specificate de fabricantul avionului cu privire la sarcina care poate fi suportată de trenul de aterizare și de piesele structurale ale aeronavei să fie în mod clar depășite. Potrivit aceleiași instanțe, o aterizare care se derulează în mod normal, precum cea în discuție în litigiul principal, exclude ipoteza unui accident.

19 Sesizată cu un recurs formulat de YL împotriva acestei hotărâri, Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria) consideră că o aterizare violentă se înscrie încă în plaja de funcționare normală a aeronavei atunci când sarcina suportată de trenul de aterizare și de componentele structurale ale aeronavei rămâne sub valorile limită, specificate de fabricantul avionului, dincolo de care este necesară o inspecție tehnică a aeronavei. Potrivit acestei instanțe, o aterizare este violentă atunci când, spre deosebire de o aterizare lină, nu este absorbită în mare măsură de trenul de aterizare al aeronavei și poate fi în mod clar simțită de către pasageri.

20 În acest context, instanța menționată ridică problema dacă o aterizare violentă, care se înscrie încă în plaja de funcționare normală a aeronavei în cauză, poate fi calificată drept „eveniment involuntar, prejudiciabil și neprevăzut” și, astfel, poate intra sfera noțiunii de „accident”, în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, astfel cum a fost interpretat de Curte în Hotărârea din 19 decembrie 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punctul 35).

21 Potrivit unei prime abordări, o aterizare violentă care, precum cea în discuție în litigiul principal, deși se înscrie încă în plaja de funcționare normală a aeronavei, se produce în mod brusc și neașteptat pentru pasager și determină, potrivit acestuia, vătămări corporale, constituie un „accident” în sensul acestei dispoziții. Instanța de trimitere se întreabă, așadar, dacă criteriile menționate la punctul anterior din prezenta hotărâre trebuie apreciate din perspectiva pasagerului în cauză, în sensul că ar fi neprevăzut orice eveniment care s-a produs brusc și la care pasagerul nu se aștepta. Potrivit acestei instanțe, utilizarea, în Hotărârea din 19 decembrie 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punctul 35), a termenului „neprevăzut”, în locul termenului „imprevizibil”, pare să indice că trebuie să se stabilească dacă evenimentul în discuție a fost prevăzut de pasagerul în cauză.

22 În schimb, potrivit unei a doua abordări, aterizarea violentă nu poate fi calificată drept „accident”, în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, decât dacă valorile limită specificate de fabricantul avionului cu privire la sarcina care poate fi suportată de trenul de aterizare și de componentele structurale ale aeronavei în cauză au fost în mod clar depășite. Potrivit unei asemenea abordări, răspunderea operatorului de transport aerian, în temeiul acestei dispoziții, nu poate fi angajată în cazul unor evenimente care se înscriu în plaja de funcționare normală a unei aeronave, chiar dacă acestea se produc în mod brusc și neașteptat pentru pasagerul în cauză și determină vătămări corporale ale acestuia. Dacă, într-un astfel de caz, un pasager suferă o vătămare corporală, aceasta se va explica în general printr-o predispoziție specială a pasagerului în cauză, care nu poate intra în sfera răspunderii operatorului de transport aerian.

23 În aceste condiții, Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„O aterizare violentă, dar care se înscrie încă în plaja normală de funcționare a avionului și în cursul căreia un pasager este rănit constituie un «accident» în sensul articolului 17 alineatul (1) din [Convenția de la Montréal]?”

Cu privire la întrebarea preliminară

Cu privire la admisibilitate

24 Altenrhein Luftfhart susține că cererea de decizie preliminară este inadmisibilă, întrucât jurisprudența națională menționată de instanța de trimitere și definiția dată de Curte în Hotărârea din 19 decembrie 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), rețin în esență aceeași interpretare a noțiunii de „accident” în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal. Ar exista, așadar, un act clar în scopul soluționării litigiului principal, dat fiind că instanța de trimitere a expus și a aplicat în mod corect această noțiune, astfel cum a fost interpretată de Curte, pentru a ajunge la concluzia că o aterizare care se înscrie în plaja de funcționare normală a unei aeronave nu constituie un accident, în sensul acestei dispoziții.

25 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, în cadrul cooperării dintre aceasta din urmă și instanțele naționale, instituită la articolul 267 TFUE, numai instanța națională care este sesizată cu soluționarea litigiului și care trebuie să își asume răspunderea pentru hotărârea judecătorească ce urmează a fi pronunțată are competența să aprecieze, luând în considerare particularitățile cauzei principale, atât necesitatea unei decizii preliminare, pentru a fi în măsură să pronunțe propria hotărâre, cât și pertinența întrebărilor pe care le adresează Curții. În consecință, în cazul în care întrebările adresate privesc interpretarea dreptului Uniunii, din care Convenția de la Montréal face parte integrantă, Curtea este, în principiu, obligată să se pronunțe (Hotărârea din 9 iulie 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punctul 20 și jurisprudența citată).

26 Rezultă că întrebările referitoare la interpretarea dreptului Uniunii, adresate de instanța națională în cadrul normativ și factual pe care îl definește sub răspunderea sa și a cărui exactitate Curtea nu are competența să o verifice, beneficiază de o prezumție de pertinență. Refuzul Curții de a se pronunța asupra unei cereri formulate de o instanță națională este posibil numai dacă este evident că interpretarea solicitată a dreptului Uniunii nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal, atunci când problema este de natură ipotetică sau atunci când Curtea nu dispune de elementele de fapt și de drept necesare pentru a răspunde în mod util la întrebările care îi sunt adresate (Hotărârea din 9 iulie 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punctul 21 și jurisprudența citată).

27 În plus, unei instanțe naționale nu i se interzice nicidecum să adreseze Curții o întrebare preliminară al cărei răspuns, în opinia uneia dintre părțile din litigiul principal, nu lasă loc niciunei îndoieli rezonabile. Astfel, chiar presupunând că aceasta ar fi situația, întrebarea respectivă nu devine totuși inadmisibilă (Hotărârea din 1 decembrie 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, punctele 64 și 65, precum și Hotărârea din 9 iulie 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punctul 22).

28 În speță, întrucât nu există îndoieli cu privire la pertinența întrebării adresate de instanța de trimitere pentru soluționarea litigiului cu care este sesizată, iar această instanță a precizat că, în opinia sa, nu există un act clar și că, în consecință, în calitate de instanță de ultim grad de jurisdicție, este obligată să sesizeze Curtea cu titlu preliminar, întrebarea adresată trebuie declarată admisibilă.

Cu privire la fond

29 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal trebuie interpretat în sensul că noțiunea de „accident” prevăzută de această dispoziție acoperă o aterizare violentă percepută de pasagerul în cauză ca un eveniment neprevăzut, deși se înscrie în plaja de funcționare normală a aeronavei în cauză.

30 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2027/97, răspunderea operatorilor de transport aerian din cadrul Uniunii în privința pasagerilor și a bagajelor acestora este reglementată de toate dispozițiile Convenției de la Montréal privind o astfel de răspundere.

31 De asemenea, potrivit unei jurisprudențe constante, un tratat internațional precum Convenția de la Montréal trebuie să fie interpretat cu bună-credință potrivit sensului obișnuit ce urmează a fi atribuit termenilor tratatului în contextul lor și în lumina obiectului și a scopului său, conform dreptului internațional general, care se impune Uniunii, astfel cum a fost codificat la articolul 31 din Convenția de la Viena privind dreptul tratatelor din 23 mai 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, p. 331) (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 decembrie 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punctul 31, precum și Hotărârea din 9 iulie 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punctul 27 și jurisprudența citată).

32 Din modul de redactare a articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal reiese că, pentru a angaja răspunderea operatorului de transport aerian, evenimentul care a cauzat decesul sau vătămarea corporală a pasagerului trebuie să fie calificat drept „accident” și să se fi produs la bordul aeronavei sau în timpul oricăreia dintre operațiunile de îmbarcare sau de debarcare.

33 În Hotărârea din 19 decembrie 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punctul 35), Curtea a precizat că sensul obișnuit al noțiunii de „accident” este acela de eveniment involuntar, prejudiciabil și neprevăzut.

34 Din indicațiile instanței de trimitere, astfel cum au fost amintite la punctele 20-22 din prezenta hotărâre, reiese că aceasta ridică în special problema dacă calificarea unui eveniment cauzator de prejudiciu drept „neprevăzut”, în sensul acestei jurisprudențe și, prin urmare, drept „accident”, în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, trebuie efectuată ținând seama de perspectiva pasagerului în cauză sau, mai degrabă, de plaja de funcționare normală a aeronavei la bordul căreia s-a produs acest eveniment.

35 Or, este necesar să se respingă de la bun început o interpretare a noțiunilor menționate la punctul anterior întemeiată pe perspectiva fiecărui pasager. În măsura în care perspectivele și așteptările pot varia de la un pasager la altul, o astfel de interpretare ar putea conduce la un rezultat paradoxal dacă același eveniment ar fi calificat drept „neprevăzut” și, prin urmare, drept „accident” pentru anumiți pasageri, dar nu și pentru alții.

36 În fond, o interpretare a noțiunii de „accident” prevăzute la articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal în sensul că aprecierea caracterului neprevăzut al evenimentului în cauză depinde numai de percepția pasagerului în cauză cu privire la acest eveniment poate extinde această noțiune în mod nerezonabil în detrimentul operatorilor de transport aerian. Deși este adevărat că, potrivit celui de al treilea paragraf al preambulului Convenției de la Montréal, statele părți la aceasta, conștiente de „importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și [de] necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației”, au decis să prevadă un regim de răspundere obiectivă a operatorilor de transport aerian, un astfel de regim implică totuși, astfel cum rezultă din al cincilea paragraf al acestui preambul, menținerea unui „echilibru echitabil al

intereselor”, în special al intereselor operatorilor de transport aerian și ale pasagerilor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 decembrie 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punctul 36 și jurisprudența citată).

37 În schimb, în ceea ce privește cerințele esențiale în materie de operare a aeronavei respective, trebuie amintit că, potrivit punctului 1.b din anexa IV la Regulamentul nr. 216/2008, un zbor trebuie efectuat astfel încât să fie urmate procedurile operaționale stabilite în manualul de zbor sau, după caz, în manualul de operațiuni, în vederea pregătirii și executării zborului. În plus, punctul 4.a din această anexă prevede că aeronava trebuie operată în conformitate cu documentația sa de navigabilitate și cu toate procedurile operaționale și limitările aferente, astfel cum sunt descrise acestea în manualul de zbor aprobat sau în documentația echivalentă, după caz.

38 Pe de altă parte, din cuprinsul punctului 4.c din anexa menționată reiese că este interzisă începerea sau continuarea unui zbor dacă performanțele programate ale aeronavei, ținând seama de toți factorii care influențează în mod semnificativ nivelul său de performanță, nu permit executarea tuturor fazelor de zbor în limitele distanțelor/zonelor de zbor și ale distanțelor de trecere peste obstacole aplicabile pentru masa operațională prevăzută. Printre factorii de performanță care au un impact semnificativ printre altele asupra aterizării unei aeronave figurează procedurile de operare, precum și dimensiunea, panta și starea zonei de decolare/aterizare. În conformitate cu punctul 4.c.1 din aceeași anexă, acești factori de performanță trebuie luați în considerare fie în mod direct, ca parametri operaționali, fie în mod indirect, ca toleranțe sau marje, care pot fi prevăzute în cursul planificării datelor privind performanța aeronavei.

39 Respectarea dispozițiilor amintite la punctele 37 și 38 din prezenta hotărâre urmărește să asigure aterizarea efectuată în conformitate cu procedurile și cu limitările aplicabile, indicate în manualul de zbor al aeronavei în cauză, sau orice documentație de navigabilitate echivalentă aferentă acesteia, și ținând seama de *lege artis* și de cele mai bune practici în domeniul operării aeronavelor, chiar dacă această aterizare ar fi percepută de anumiți pasageri ca fiind mai violentă decât cea la care se așteptau.

40 Prin urmare, o aterizare care nu depășește limitele prevăzute de procedurile aplicabile aeronavei în cauză, inclusiv toleranțele și marjele prevăzute cu privire la factorii de performanță care au un impact semnificativ asupra aterizării, și care se desfășoară în conformitate cu aceste proceduri și ținând seama de *lege artis* și de cele mai bune practici în domeniul operării aeronavelor nu poate fi considerată „neprevăzută” în cadrul aprecierii condiției, prevăzută la articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, legate de producerea unui „accident”.

41 În speță, este necesar să se arate că, potrivit instanței de trimitere, o aterizare violentă pe aeroportul din Saint-Gall/Altenrhein, precum cea aflată la originea litigiului principal, este mai sigură din cauza caracterului muntos al mediului în care se situează acest aeroport. Tot potrivit acestei instanțe, aterizarea în discuție în litigiul principal s-a desfășurat fără să fi putut fi constatată o eroare a pilotului, întrucât înregistrarea datelor de zbor a indicat o sarcină verticală de 1,8 *g*, o valoare inferioară limitei maxime de 2 *g*, care, potrivit specificațiilor fabricantului avionului, poate fi suportată de trenul de aterizare și de piesele structurale ale aeronavei respective.

42 Or, sub rezerva verificării tuturor împrejurărilor în care a avut loc aterizarea aflată la originea litigiului principal care trebuie efectuată de instanța de trimitere, o aterizare care s-a desfășurat în condițiile menționate la punctul anterior nu poate fi considerată un accident, în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, și, prin urmare, nu poate angaja, în temeiul acestei dispoziții, răspunderea operatorului de transport aerian, și aceasta independent de percepția subiectivă pe care un pasager o poate avea cu privire la această aterizare.

43 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal trebuie interpretat în sensul că noțiunea de „accident” prevăzută de această dispoziție nu acoperă o aterizare care s-a desfășurat în conformitate

cu procedurile și cu limitările operaționale aplicabile aeronavei în cauză, inclusiv toleranțele și marjele prevăzute cu privire la factorii de performanță care au un impact semnificativ asupra aterizării, precum și ținând seama de *lege artis* și de cele mai bune practici în domeniul operării aeronavelor, chiar dacă pasagerul în cauză ar percepe această aterizare ca fiind un eveniment neprevăzut.

Cu privire la cheltuielile de judecată

44 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a patra) declară:

Articolul 17 alineatul (1) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montréal la 28 mai 1999, semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001, trebuie interpretat în sensul că noțiunea de „accident” prevăzută de această dispoziție nu acoperă o aterizare care s-a desfășurat în conformitate cu procedurile și cu limitările operaționale aplicabile aeronavei în cauză, inclusiv toleranțele și marjele prevăzute cu privire la factorii de performanță care au un impact semnificativ asupra aterizării, precum și ținând seama de *lege artis* și de cele mai bune practici în domeniul operării aeronavelor, chiar dacă pasagerul în cauză ar percepe această aterizare ca fiind un eveniment neprevăzut.

Semnături