Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Fjerde Afdeling)

12. maj 2021*

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – Montrealkonventionen – artikel 17, stk. 1 – luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker – begrebet »ulykke« – hård landing, som ligger inden for et flys normale driftsområde – en passagers angivelige tilskadekomst ved en sådan landing – ingen ulykke«

I sag C-70/20,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig) ved afgørelse af 30. januar 2020, indgået til Domstolen den 12. februar 2020, i sagen

YL

mod

Altenrhein Luftfahrt GmbH,

har

DOMSTOLEN (Fjerde Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, M. Vilaras, og dommerne N. Piçarra (refererende dommer), D. Šváby, S. Rodin og K. Jürimäe,

generaladvokat: M. Bobek,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

– Altenrhein Luftfahrt GmbH ved Rechtsanwältin H.M. Schaflinger,

– den finske regering ved H. Leppo, som befuldmægtiget,

– Europa-Kommissionen, først ved W. Mölls og N. Yerrell, derefter ved N. Yerrell, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

* Processprog: tysk.

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 17, stk. 1, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999, godkendt på dettes vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001 (EFT 2001, L 194, s. 38, herefter »Montrealkonventionen«) og trådt i kraft for så vidt angår Den Europæiske Union den 28. juni 2004.

2 Denne anmodning er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem YL og luftfartsselskabet Altenrhein Luftfahrt GmbH vedrørende et erstatningskrav, som YL har rejst på grund af sin angivelige tilskadekomst ved dette luftfartsselskabs landing af et fly.

Retsforskrifter

Folkeretten

3 Tredje og femte afsnit i præamblen til Montrealkonventionen lyder således:

»[De kontraherende stater er klar over], at det er vigtigt at sikre forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet.

[…]

[S]taternes fælles indsats for yderligere at harmonisere og kodificere bestemte regler for international lufttransport ved hjælp af en ny konvention, er den bedste måde, hvorpå en rimelig ligevægt mellem de forskellige interesser kan opnås.«

4 Montrealkonventionens artikel 17 med overskriften »Passagerers død eller tilskadekomst – Beskadigelse af bagage« bestemmer i stk. 1:

»Luftfartsselskabet er erstatningspligtigt ved en passagers død eller tilskadekomst, hvis den ulykke, der har forvoldt dødsfaldet eller skaden, har fundet sted om bord i flyet eller under ombord- eller frabordestigningen.«

EU-retten

Forordning (EF) nr. 2027/97

5 Efter undertegnelsen af Montrealkonventionen blev Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage (EFT 1997, L 285, s. 1) ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 (EFT 2002, L 140, s. 2) (herefter »forordning nr. 2027/97«).

6 Artikel 2, stk. 2, i forordning nr. 2027/97 bestemmer:

»Begreber i denne forordning, som ikke er defineret i stk. 1, er de samme som i Montrealkonventionen.«

7 Denne forordnings artikel 3, stk. 1, har følgende ordlyd:

»[EU-]luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar.«

Forordning (EF) nr. 216/2008

8 Artikel 4, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT 2008, L 79, s. 1), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 (EUT 2009, L 309, s. 51) (herefter »forordning nr. 216/2008«), bestemmer:

»1. Luftfartøjer, herunder alt installeret materiel og apparatur og alle installerede dele,

[…]

b) som er registreret i en medlemsstat, medmindre det forskriftsmæssige sikkerhedstilsyn hermed er blevet uddelegeret til et tredjeland, og de ikke anvendes af en [EU-]operatør, eller

c) som er registreret i et tredjeland, men som anvendes af en operatør, hvis operationer en medlemsstat fører tilsyn med, eller som anvendes til, i eller fra [EU] af en operatør, der er etableret eller har bopæl i [EU], eller

[…]

skal være i overensstemmelse med denne forordning.«

9 Denne forordnings artikel 8, der har overskriften »Flyveoperationer«, bestemmer følgende i stk. 1:

»Operation af de i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), omhandlede luftfartøjer skal opfylde de væsentlige krav i bilag IV […]«

10 Bilag IV til den nævnte forordning, der har overskriften »Væsentlige krav til flyveoperationer, jf. artikel 8«, fastsætter i punkt 1.b.:

»En flyvning skal udføres i fuld overensstemmelse med de i flyvehåndbogen eller i givet fald driftshåndbogen angivne operationelle procedurer for forberedelsen og gennemførelsen af flyvningen […]«

11 Under overskriften »Luftfartøjets præstation og operationelle begrænsninger« fastsætter punkt 4 i bilag IV til samme forordning følgende:

»4.a. Et luftfartøj skal opereres i overensstemmelse med dets luftdygtighedsbevis og alle dertil hørende operationelle procedurer og begrænsninger, som er anført i dets godkendte flyvehåndbog eller eventuel tilsvarende dokumentation. Flyvehåndbogen eller den tilsvarende dokumentation skal være tilgængelig for besætningen og holdes opdateret for hvert luftfartøj.

[…]

4.c. En flyvning må ikke påbegyndes eller fortsættes, medmindre luftfartøjets beregnede præstation under hensyn til alle faktorer, der indvirker i væsentlig grad på dets præstation, gør det muligt at gennemføre alle faser af flyvningen inden for de gældende afstande/områder og hindringsfrigange med den planlagte operationsmasse. Præstationsfaktorer, som i væsentlig grad indvirker på start, en route og indflyvning/landing, er især
i) operationelle procedurer

[…]
v) start- og landingsområdets størrelse, hældning og tilstand

[…]

4.c.1. Sådanne faktorer skal tages direkte i betragtning som operationelle parametre eller indirekte i form af tilladte afvigelser eller margener, som kan fastlægges ved beregningen af præstationsdata svarende til den pågældende type operation.«

12 Forordning nr. 216/2008 blev med virkning fra den 11. september 2018 ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og nr. 216/2008 samt Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT 2018, L 212, s. 1). Forordning 2018/1139 finder imidlertid ikke tidsmæssig anvendelse på tvisten i hovedsagen.

Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

13 Den 20. marts 2014 rejste YL fra Wien (Østrig) til St. Gallen/Altenrhein (Schweiz) på en flyvning udført af Altenrhein Luftfahrt. Hun hævder, at hun har pådraget sig en diskusprolaps ved landingen.

14 Ved denne landing registrerede flyvedatarekorderen et vertikalt tryk på 1,8 *g*. Den forelæggende ret har i denne henseende anført, at selv om en sådan landing subjektivt kan opfattes som hård, var der stadig – bedømt ud fra en måletolerance for luftfartøjsmateriel – tale om en landing inden for det omhandlede flys normale driftsområde. Ifølge flyfabrikantens oplysninger er den maksimale belastning, som det omhandlede flys landingsstel og de bærende dele kan bære, nemlig 2 *g*. Retten har tilføjet, at på grund af lufthavnen St. Gallen/Altenrheins alpine beliggenhed er en hård landing dér mere sikker end en for blød landing, og at der i det foreliggende tilfælde ikke kunne påvises fejl fra pilotens side.

15 YL anlagde sag mod Altenrhein Luftfahrt ved Handelsgericht Wien (handelsretten i Wien, Østrig) med påstand om, at det blev fastslået, at luftfartsselskabet var erstatningsansvarligt for den skade, som hun hævdede at have lidt, jf. Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, og om betaling af et beløb på 68 858 EUR, med tillæg af renter og sagsomkostninger. Til støtte for søgsmålet gjorde YL gældende, at denne landing skulle kvalificeres som »hård« og følgelig som en ulykke som omhandlet i denne bestemmelse.

16 Altenrhein Luftfahrt gjorde derimod gældende, at den nævnte landing fandt sted inden for flyets normale driftsområde, og at der følgelig var tale om en sædvanlig hændelse under en flyvning og ikke om en ulykke som omhandlet i denne bestemmelse.

17 Ved dom af 23. januar 2019 frifandt Handelsgericht Wien (handelsretten i Wien, Østrig) luftfartsselskabet med den begrundelse, at en landing kun kan kvalificeres som »ulykke« og danne grundlag for erstatningsansvar for luftfartsselskabet, jf. Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, hvis den er usædvanlig hård, og at dette ikke havde været tilfældet i den foreliggende sag. Denne ret

udtalte, at sædvanlige hændelser under en flyvning, såsom en hård landing eller en kraftig opbremsning, ikke danner grundlag for erstatningsansvar for luftfartsselskabet, da en almindeligt oplyst passager er bekendt med sådanne hændelser og forventer, at de kan indtræde.

18 Ved dom af 29. april 2019 stadfæstede Oberlandesgericht Wien (den øverste regionale domstol i Wien, Østrig) førsteinstansens dom. Idet denne ret ikke udelukkede, at en hård landing undtagelsesvist kan udgøre en ulykke som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, udtalte den, at dette forudsætter, at de af fabrikanten specificerede grænseværdier for belastningen af flyets landingsstel og de bærende dele klart er overskredet. Ifølge samme ret udelukker en landing, der forløber normalt, såsom den i hovedsagen omhandlede, muligheden for at konkludere, at der har været tale om en ulykke.

19 Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig), der skal træffe afgørelse i den *revisionsappel*, som YL har iværksat, er af den opfattelse, at en hård landing stadig er en landing inden for flyets normale driftsområde, når den belastning, som flyets landingsstel og de bærende dele bærer, forbliver under de af fabrikanten specificerede grænseværdier, hvis overskridelse gør en teknisk kontrol af flyet påkrævet. Ifølge denne ret er en hård landing en landing, som – i modsætning til en blød landing – i det væsentlige ikke bliver opfanget af flyets landingsstel, og som mærkes tydeligt af passagerne.

20 I denne sammenhæng er den nævnte ret i tvivl om, hvorvidt en hård landing, der stadig er en landing inden for flyets normale driftsområde, kan kvalificeres som en »uforudset, ufrivillig skadevoldende hændelse« og således være omfattet af begrebet »ulykke« som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, som fortolket af Domstolen i dom af 19. december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, præmis 35).

21 Ifølge en første fortolkning udgør en hård landing som den i hovedsagen omhandlede, der, idet den stadig er en landing inden for flyets normale driftsområde, sker pludseligt og uventet for passagerne, og ifølge disse medfører en tilskadekomst, en »ulykke« som omhandlet i denne bestemmelse. Den forelæggende ret er således i tvivl om, hvorvidt de kriterier, der er nævnt i ovenstående præmis i nærværende dom, skal fortolkes ud fra den berørte passagers perspektiv, således at enhver hændelse, der opstår pludseligt, og som passageren ikke forventer, er uforudset. Ifølge denne ret synes brugen af ordet »uforudset« i stedet for ordet »uforudsigelig« i dom af 19. december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, præmis 35), at indikere, at det er afgørende at fastlægge, om den berørte passager havde forudset den omhandlede hændelse.

22 Ifølge en anden fortolkning kan en hård landing derimod kun kvalificeres som »ulykke« som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, hvis de af fabrikanten specificerede grænseværdier for den belastning, som flyets landingsstel og de bærende dele kan bære, klart er blevet overskredet. Ifølge denne fortolkning kan denne bestemmelse ikke danne grundlag for erstatningsansvar for luftfartsselskabet som omhandlet i denne bestemmelse i tilfælde af hændelser, som ligger inden for flyets normale driftsområde, selv hvis de opstår pludseligt og uventet for de berørte passagerer og medfører disses tilskadekomst. Hvis en passager i et sådant tilfælde kommer til skade, skyldes dette normalt en særlig disposition hos den berørte passager, som ikke kan være omfattet af luftfartsselskabets erstatningsansvar.

23 På denne baggrund har Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Skal en hård landing, som dog ligger inden for et flys normale driftsområde, og som medfører en passagers tilskadekomst, betragtes som en ulykke, jf. [Montrealkonventionens] artikel 17, stk. 1 […]?«

Om det præjudicielle spørgsmål

Formaliteten

24 Altenrhein Luftfahrt har gjort gældende, at forelæggelsesafgørelsen skal afvises, fordi den retspraksis, som den forelæggende ret har nævnt, og den definition, som Domstolen gav i dom af 19. december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), i det væsentlige udmunder i den samme fortolkning af begrebet »ulykke« som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1. Der foreligger således en acte clair med hensyn til afgørelsen af hovedsagen, idet den forelæggende ret på korrekt vis har redegjort for og anvendt dette begreb, således som fortolket af Domstolen, for at nå frem til konklusionen om, at en landing, som ligger inden for et flys normale driftsområde, ikke udgør en ulykke som omhandlet i denne bestemmelse.

25 Det følger af Domstolens faste praksis, at det inden for rammerne af det samarbejde mellem Domstolen og de nationale retter, der er indført i artikel 267 TEUF, udelukkende tilkommer den nationale retsinstans, for hvilken en tvist er indbragt, og som har ansvaret for den retlige afgørelse, som skal træffes, på grundlag af omstændighederne i den konkrete sag at vurdere såvel, om en præjudiciel afgørelse er nødvendig for, at den kan afsige dom, som relevansen af de spørgsmål, som den forelægger Domstolen. Eftersom de forelagte spørgsmål vedrører fortolkningen af EU-retten, som Montrealkonventionen udgør en integrerende del af, er Domstolen derfor principielt forpligtet til at træffe afgørelse (dom af 9.7.2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, præmis 20 og den deri nævnte retspraksis).

26 Det følger heraf, at der gælder en formodning for, at de spørgsmål om EU-rettens fortolkning, som den nationale ret har forelagt på baggrund af de retlige og faktiske omstændigheder, som den har ansvaret for at fastlægge – og hvis rigtighed det ikke tilkommer Domstolen at efterprøve – er relevante. Domstolen kan kun afslå at træffe afgørelse vedrørende en anmodning om præjudiciel afgørelse fra en national ret, når det klart fremgår, at den ønskede fortolkning af EU-retten savner enhver forbindelse med realiteten i hovedsagen eller dennes genstand, når problemet er af hypotetisk karakter, eller når Domstolen ikke råder over de faktiske og retlige oplysninger, som er nødvendige for, at den kan give en saglig korrekt besvarelse af de stillede spørgsmål (dom af 9.7.2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, præmis 21 og den deri nævnte retspraksis).

27 En national ret er desuden på ingen måde udelukket fra at forelægge Domstolen et præjudicielt spørgsmål, hvor svaret ifølge en af parterne i hovedsagen ikke giver anledning til nogen rimelig tvivl. Selv hvis det antages, at dette er tilfældet, skal spørgsmålet derfor ikke afvises (dom af 1.12.2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, præmis 64 og 65, og af 9.7.2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, præmis 22).

28 I det foreliggende tilfælde bemærkes, at eftersom det af den forelæggende ret forelagte spørgsmål utvivlsomt er relevant for løsningen af den sag, som den skal træffe afgørelse i, og denne retsinstans har præciseret, at der efter dens opfattelse ikke foreligger en acte clair, og at den derfor som ret i sidste instans er forpligtet til at forelægge Domstolen et præjudicielt spørgsmål, skal det forelagte spørgsmål antages til realitetsbehandling.

Realiteten

29 Med spørgsmålet ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, skal fortolkes således, at begrebet »ulykke« i denne bestemmelse omfatter en hård landing, som af den berørte passager opfattes som en uforudset hændelse, selv om den ligger inden for det pågældende flys normale driftsområde.

30 Indledningsvis bemærkes, at i henhold til artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 2027/97 er EU's luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar.

31 Tilsvarende følger det af fast retspraksis, at en international traktat, såsom Montrealkonventionen, skal fortolkes loyalt i overensstemmelse med den sædvanlige betydning, der må tillægges traktatens udtryk i deres sammenhæng og under hensyn til dens hensigt og formål i henhold til generelle folkeretlige principper, som er bindende for Unionen, som kodificeret ved artikel 31 i Wienerkonventionen om traktatretten af 23. maj 1969 (*De Forenede Nationers traktatsamling*, bind 1155, s. 331) (jf. i denne retning dom af 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, præmis 31, og af 9.7.2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, præmis 27 og den deri nævnte retspraksis).

32 Det fremgår af ordlyden af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, at for at luftfartsselskabet ifalder erstatningsansvar, skal den hændelse, som har forvoldt en passagers død eller tilskadekomst, kunne kvalificeres som »ulykke«, og denne ulykke skal have fundet sted om bord i flyet eller under ombord- eller frabordestigningen.

33 I dom af 19. december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, præmis 35), præciserede Domstolen, at der ved den sædvanlige betydning af begrebet »ulykke« forstås en uforudset, ufrivillig skadevoldende hændelse.

34 Det fremgår af den forelæggende rets oplysninger som anført i nærværende doms præmis 20-22, at denne ret navnlig er i tvivl om, hvorvidt kvalificeringen af en »uforudset« skadevoldende hændelse som omhandlet i denne retspraksis og følgelig af »ulykke« som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, skal foretages under hensyntagen til den berørte passagers perspektiv eller snarere under hensyntagen til det normale driftsområde for det fly, hvorpå denne hændelse er indtrådt.

35 En fortolkning af de i ovenstående præmis nævnte begreber, som er støttet på den pågældende passagers perspektiv, skal imidlertid straks forkastes. Da perspektiver og forventninger kan variere fra den ene passager til den anden, ville en sådan fortolkning kunne føre til et paradoksalt resultat, hvis den samme hændelse for nogle passagerer skulle kvalificeres som »uforudset« – og følgelig som en »ulykke« – men ikke for andre passagerer.

36 I øvrigt kunne en fortolkning af begrebet »ulykke«, der er omhandlet i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, i den retning, at bedømmelsen af den omhandlede hændelses uforudsete karakter alene afhænger af den berørte passagers opfattelse af denne hændelse, udvide dette begreb på en urimelig måde til skade for luftfartsselskaberne. Selv om det ifølge tredje afsnit i præamblen til Montrealkonventionen er rigtigt, at de kontraherende stater i denne – der er bevidste om, »at det er vigtigt at sikre forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet« – har besluttet at indføre en ordning med objektivt ansvar for luftfartsselskaberne, indebærer en sådan ordning ikke desto mindre, således som det følger af femte afsnit i denne præambel, at en »rimelig ligevægt mellem de forskellige interesser« bevares, navnlig interesserne for luftfartsselskaber og passagerer (jf. i denne retning dom af 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, præmis 36 og den deri nævnte retspraksis).

37 Hvad derimod angår de væsentlige krav for operationen af det pågældende fly bemærkes, at en flyvning i henhold til punkt 1.b i bilag IV til forordning nr. 216/2008 skal udføres i fuld overensstemmelse med de i flyvehåndbogen eller i givet fald driftshåndbogen angivne operationelle procedurer for forberedelsen og gennemførelsen af flyvningen. Punkt 4.a i dette bilag bestemmer desuden, at et luftfartøj skal opereres i overensstemmelse med dets luftdygtighedsbevis og alle dertil hørende operationelle procedurer og begrænsninger, som er anført i dets godkendte flyvehåndbog eller eventuel tilsvarende dokumentation.

38 I øvrigt fremgår det af punk 4.c i det nævnte bilag, at en flyvning ikke må påbegyndes eller fortsættes, medmindre luftfartøjets beregnede præstation under hensyn til alle faktorer, der indvirker i væsentlig grad på dets præstation, gør det muligt at gennemføre alle faser af flyvningen inden for de gældende afstande/områder og hindringsfrigange med den planlagte operationsmasse. Blandt de præstationsfaktorer, som i væsentlig grad indvirker på bl.a. landing af et fly, fremgår navnlig operationelle procedurer og start- og landingsområdets størrelse, hældning og tilstand. I overensstemmelse med punkt 4.c.1 i samme bilag skal disse præstationsfaktorer tages direkte i betragtning som operationelle parametre eller indirekte i form af tilladte afvigelser eller margener, som kan fastlægges ved beregningen af flyets præstationsdata.

39 Overholdelsen af de bestemmelser, der er nævnt i nærværende doms præmis 37 og 38, tilsigter at sikre landinger gennemført i overensstemmelse med de gældende procedurer og begrænsninger, der er anført i det pågældende flys flyvehåndbog eller ethvert tilsvarende luftdygtighedsbevis for dette, og under hensyntagen til de tekniske regler og den bedste praksis på området for flydrift, selv om sådanne landinger af visse passagerer vil blive opfattet som hårdere, end de havde forventet.

40 En landing, der ikke overskrider de grænser, som er fastsat ved de gældende procedurer for det omhandlede fly – herunder de afvigelser og margener, der er fastsat vedrørende de præstationsfaktorer, som i væsentlig grad indvirker på landingen – og som forløber i overensstemmelse med disse procedurer og under hensyntagen til de tekniske regler og den bedste praksis på området for flydrift, kan følgelig ikke anses for at være »uforudset« inden for rammerne af bedømmelsen af den betingelse, der er opstillet i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, for en »ulykkes« indtræden.

41 I det foreliggende tilfælde bemærkes, at en hård landing i lufthavnen St. Gallen/Altenrhein, som den der ligger til grund for tvisten i hovedsagen, ifølge den forelæggende ret er mere sikker på grund af denne lufthavns alpine beliggenhed. Ifølge denne ret forløb den omhandlede landing endvidere uden, at der kunne konstateres en fejl fra pilotens side, idet flyvedatarekorderen registrerede et vertikalt tryk på 1,8 *g*, dvs. en værdi under den maksimale grænseværdi på 2 *g*, som ifølge flyfabrikantens oplysninger kan bæres af det pågældende flys landingsstel og bærende dele.

42 Med forbehold for den efterprøvelse af alle omstændighederne omkring den landing, der ligger til grund for tvisten i hovedsagen, som den forelæggende ret skal foretage, kan en landing, der forløber under de omstændigheder, der er anført i ovenstående præmis, ikke anses for at være en ulykke som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, og følgelig på grundlag af denne bestemmelse danne grundlag for erstatningsansvar for luftfartsselskabet, og dette uafhængigt af den subjektive opfattelse, som en passager kan have deraf.

43 Henset til ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at Montrealkonventionens artikel 17, stk. 1, skal fortolkes således, at begrebet »ulykke«, der er indeholdt i denne bestemmelse, ikke omfatter en landing, der er forløbet i overensstemmelse med de procedurer og de operationelle begrænsninger, der finder anvendelse på det omhandlede fly – herunder de afvigelser og margener, der er fastsat vedrørende de præstationsfaktorer, som i væsentlig grad indvirker på landingen – og under hensyntagen til de tekniske regler og den bedste praksis på området for flydrift, selv om den berørte passager opfatter denne landing som en uforudset hændelse.

Sagsomkostninger

44 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Fjerde Afdeling) for ret:

Artikel 17, stk. 1, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999 og godkendt på dettes vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001, skal fortolkes således, at begrebet »ulykke«, der er indeholdt i denne bestemmelse, ikke omfatter en landing, der er forløbet i overensstemmelse med de procedurer og de operationelle begrænsninger, der finder anvendelse på det omhandlede fly – herunder de afvigelser og margener, der er fastsat vedrørende de præstationsfaktorer, som i væsentlig grad indvirker på landingen – og under hensyntagen til de tekniske regler og den bedste praksis på området for flydrift, selv om den berørte passager opfatter denne landing som en uforudset hændelse.

Underskrifter