Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

12 päivänä toukokuuta 2021 *

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Montrealin yleissopimus – 17 artiklan 1 kappale – Lentoliikenteen harjoittajien vastuu onnettomuustapauksessa – Onnettomuuden käsite – Kova laskeutuminen, joka kuuluu ilma-aluksen normaaliin käyttöalueeseen – Matkustajalle väitetysti tällaisen laskeutumisen yhteydessä aiheutunut ruumiinvamma – Kyse ei onnettomuudesta

Asiassa C-70/20,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Oberster Gerichtshof (ylin tuomioistuin, Itävalta) on esittänyt 30.1.2020 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 12.2.2020, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

YL

vastaan

Altenrhein Luftfahrt GmbH,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. Vilaras sekä tuomarit N. Piçarra (esittelevä tuomari), D. Šváby, S. Rodin ja K. Jürimäe,

julkisasiamies: M. Bobek,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

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

– Suomen hallitus, asiamiehenään H. Leppo,

– Euroopan komissio, asiamiehinään aluksi W. Mölls ja N. Yerrell, sittemmin viimeksi mainittu,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen, jonka Euroopan yhteisö allekirjoitti 9.12.1999, joka hyväksyttiin Euroopan yhteisön puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY (EYVL 2001, L 194, s. 38; jäljempänä Montrealin yleissopimus) ja joka tuli Euroopan unionin osalta voimaan 28.6.2004, 17 artiklan 1 kappaleen tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat YL ja lentoliikenteen harjoittaja Altenrhein Luftfahrt GmbH ja joka koskee YL:n esittämää korvausvaatimusta hänelle väitetysti kyseisen lentoliikenteen harjoittajan suorittaman lennon laskeutumisen vuoksi aiheutuneesta ruumiinvammasta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kansainvälinen oikeus

3 Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan kolmannessa ja viidennessä kappaleessa todetaan seuraavaa:

”[Tämän yleissopimuksen sopimusvaltiot ovat tietoisia] siitä, että kuluttajien etujen suojelun varmistaminen on tärkeää kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja että täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset ovat tarpeen

– –

valtioiden yhteistoiminta tiettyjen kansainvälisiä ilmakuljetuksia koskevien määräysten yhtenäistämiseksi ja kodifioimiseksi uuden yleissopimuksen muodossa on tarkoituksenmukaisin keino saavuttaa oikeudenmukainen etujen tasapaino”.

4 Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan, jonka otsikko on ”Matkustajan kuolema tai loukkaantuminen – matkatavaravahinko”, 1 kappaleessa määrätään seuraavaa:

”Rahdinkuljettaja on vastuussa matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta aiheutuneesta vahingosta ainoastaan sillä edellytyksellä, että kuoleman tai vamman aiheuttanut onnettomuus tapahtui ilma-aluksessa tai ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä.”

Unionin oikeus

Asetus (EY) N:o 2027/97

5 Montrealin yleissopimuksen allekirjoittamisen johdosta matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9.10.1997 annettua neuvoston asetusta (EY) N:o 2027/97 (EYVL 1997, L 285, s. 1) muutettiin 13.5.2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002 (EYVL 2002, L 140, s. 2) (jäljempänä asetus N:o 2027/97).

6 Asetuksen N:o 2027/97 2 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa olevat käsitteet, joita ei määritellä 1 kohdassa, ovat samat kuin Montrealin yleissopimuksessa käytetyt käsitteet.”

7 Mainitun asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Matkustajia ja heidän matkatavaroitaan koskevaan [unionin] lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuseen sovelletaan kaikkia tällaista korvausvastuuta koskevia Montrealin yleissopimuksen määräyksiä.”

Asetus (EY) N:o 216/2008

8 Yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta 20.2.2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 (EUVL 2008, L 79, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 21.10.2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1108/2009 (EUVL 2009, L 309, s. 51) (jäljempänä asetus N:o 216/2008) 4 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Ilma-alusten, mukaan lukien niihin asennetut tuotteet, osat ja laitteet, jotka

– –

b) on rekisteröity jäsenvaltiossa, jollei niiden turvallisuuden viranomaisvalvontaa ole annettu kolmannen maan tehtäväksi eikä [unionin] lentotoiminnan harjoittaja käytä niitä, tai

c) on rekisteröity kolmannessa maassa ja joita käyttää lentotoiminnan harjoittaja, jonka toimintaa jokin jäsenvaltio valvoo, tai joita [unioniin] sijoittautunut tai [unionissa] asuva lentotoiminnan harjoittaja käyttää liikenteessä [unioniin, unionissa tai unionista], tai

– –

on oltava tämän asetuksen mukaisia.”

9 Kyseisen asetuksen 8 artiklan, jonka otsikko on ”Lentotoiminta”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Edellä 4 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitettujen ilma-alusten toiminnan on oltava liitteessä IV määriteltyjen keskeisten vaatimusten mukaista.”

10 Mainitun asetuksen liitteessä IV, jonka otsikko on ”8 artiklassa tarkoitetut lentotoimintaa koskevat keskeiset vaatimukset”, olevassa 1.b kohdassa säädetään seuraavaa:

”Lento on suoritettava niin, että lentokäsikirjassa tai, milloin sitä edellytetään, toimintakäsikirjassa määrättyjä lennon valmistelua ja suoritusta koskevia toimintamenetelmiä noudatetaan. – –”

11 Saman asetuksen liitteessä IV olevassa 4 kohdassa, jonka otsikko on ”Ilma-aluksen suoritusarvot ja toimintarajoitukset”, säädetään seuraavaa:

”4.a. Ilma-alusta on käytettävä sen lentokelpoisuusasiakirjojen ja kaikkien sitä koskevien toimintamenetelmien ja -rajoitusten mukaisesti, jotka on kuvattu sen hyväksytyssä lentokäsikirjassa tai muussa vastaavassa asiakirjassa. Lentokäsikirjan tai vastaavan asiakirjan on oltava miehistön saatavilla, ja sitä on pidettävä ajan tasalla kunkin ilma-aluksen osalta.

– –

4.c. Lentoa ei saa aloittaa eikä jatkaa, ellei kaikkia lennon vaiheita voida ilma-aluksen laskettujen suoritusarvojen perusteella, kaikki sen suoritusarvoihin merkittävästi vaikuttavat tekijät huomioon ottaen, suorittaa sovellettavien etäisyyksien/alueiden ja estevarakorkeuksien puitteissa suunnitellulla toimintamassalla. Merkittävästi lentoonlähtöön, matkalentoon ja lähestymiseen/laskuun vaikuttavia suoritusarvotekijöitä ovat erityisesti seuraavat:
i) toimintamenetelmät;

– –

v) lentoonlähtö-/laskualueen koko, kaltevuus ja kunto;

– –

4.c.1. Nämä tekijät on otettava huomioon suoraan toimintaparametreina tai epäsuorasti lisäyksinä tai marginaaleina, jotka voidaan sisällyttää suoritusarvojen laskelmiin toiminnan tyypin edellyttämällä tavalla.”

12 Asetus N:o 216/2008 kumottiin 11.9.2018 lukien yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta 4.7.2018 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/1139 (EUVL 2018, L 212, s. 1). Asetus N:o 2018/1139 ei kuitenkaan ole ajallisesti sovellettavissa pääasian oikeudenkäynnissä.

Pääasian oikeudenkäynti ja ennakkoratkaisukysymys

13 YL matkusti 20.3.2014 Wienistä (Itävalta) St. Gallen/Altenrheiniin (Sveitsi) Altenrhein Luftfahrtin suorittamalla lennolla. Hän väittää saaneensa välilevypullistuman laskeutumisen yhteydessä.

14 Laskeutumisen yhteydessä lennonrekisteröintilaite tallensi pystysuuntaisen kuormituksen arvoksi 1,8 g. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa tältä osin, että vaikka tällainen laskeutuminen voidaan subjektiivisesti kokea kovaksi, tämä arvo oli, myös ilmailutekninen mittatoleranssi huomioon ottaen, kuitenkin kyseisen ilma-aluksen normaalilla käyttöalueella. Lentokonevalmistajan eritelmien mukaan kyseessä olevan ilma-aluksen laskutelineiden ja rakenneosien enimmäiskuormitusarvo on 2 g. Kyseinen tuomioistuin lisää, että kovempi laskeutuminen on St. Gallen/Altenrheinin lentokentälle vuoristo-olosuhteiden vuoksi turvallisempaa kuin liian pehmeä laskeutuminen ja että nyt käsiteltävässä asiassa ei voitu todeta lentäjän virhettä.

15 YL nosti Handelsgericht Wienissä (Wienin kauppatuomioistuin, Itävalta) Altenrhein Luftfahrtia vastaan kanteen, jolla hän vaati toteamaan Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen nojalla tämän vastuun vahingosta, jonka hän väittää hänelle aiheutuneen, sekä 68 858 euron summan korkoineen ja kuluineen. YL vetoaa kanteensa tueksi siihen, että kyseistä laskeutumista on pidettävä kovana ja näin ollen kyseisessä säännöksessä tarkoitettuna onnettomuutena.

16 Altenrhein Luftfahrt sitä vastoin väittää, että kyseisen laskeutuminen on tapahtunut ilma-aluksen normaalilla käyttöalueella ja kyse on siten tyypillisestä tapahtumasta lennon aikana eikä mainitussa määräyksessä tarkoitetusta onnettomuudesta.

17 Handelsgericht Wien (Wienin kauppatuomioistuin) hylkäsi kanteen 23.1.2019 antamallaan tuomiolla sillä perusteella, että laskeutumista voidaan pitää onnettomuutena ja se voi aiheuttaa lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen nojalla vain, jos se on poikkeuksellisen kova, ja että näin ei ole ollut nyt käsiteltävässä asiassa. Kyseinen tuomioistuin katsoi,

että lennon aikaiset tyypilliset tapahtumat, joihin kuuluvat myös kova laskeutuminen tai voimakas jarrutus, eivät saa aikaan lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuta, sillä tavanomaisen valistunut lentomatkustaja on tietoinen tällaisista tapahtumista ja varautunut niihin.

18 Oberlandesgericht Wien (Wienin osavaltion ylioikeus, Itävalta) vahvisti 29.4.2019 antamallaan tuomiolla alioikeuden ratkaisun. Vaikka kyseinen tuomioistuin ei sulkenut pois sitä, että kovaa laskeutumista voidaan poikkeuksellisesti pitää Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettuna onnettomuutena, se on katsonut, että tämä edellyttää, että valmistajan asettamat raja-arvot, jotka koskevat laskutelineiden ja rakenteiden kuormitusta, ylittyisivät selvästi. Saman tuomioistuimen mukaan pääasiassa kyseessä olevan kaltainen normaalisti sujunut laskeutuminen ei ole onnettomuus.

19 Oberster Gerichtshof (ylin tuomioistuin, Itävalta), jonka käsiteltäväksi YL on saattanut tästä tuomiosta tekemänsä Revision-valituksen, katsoo, että kovan laskeutumisen on vielä katsottava kuuluvan ilma-aluksen normaaliin käyttöalueeseen, kun laskutelineiden ja rakenteiden kuormitus pysyy valmistajan asettamien raja-arvojen alapuolella, joiden ylittyessä on suoritettava ilma-aluksen tekninen tarkastus. Tämän tuomioistuimen mukaan laskeutuminen on kova, kun – toisin kuin pehmeässä laskeutumisessa – laskutelineet eivät merkittävästi vaimenna sitä ja matkustajat tuntevat sen selvästi.

20 Kyseinen tuomioistuin pohtii tässä yhteydessä sitä, voidaanko kovaa laskeutumista, joka kuuluu vielä kyseessä olevan ilma-aluksen normaaliin käyttöalueeseen, pitää ”tahattomana ja ennakoimattomana vahinkoa aiheuttavana tapahtumana” ja kuuluuko se siten Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitetun onnettomuuden käsitteen soveltamisalaan, sellaisena kuin unionin tuomioistuin on sitä tulkinnut 19.12.2019 antamassaan tuomiossa Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, 35 kohta).

21 Ensimmäisen lähestymistavan mukaan pääasiassa kyseessä olevan kaltainen kova laskeutuminen, joka – vaikka se kuuluu edelleen ilma-aluksen normaaliin käyttöalueeseen – tapahtuu äkillisesti ja odottamattomalla tavalla matkustajan kannalta ja aiheuttaa tämän mukaan ruumiinvammoja, on kyseisessä määräyksessä tarkoitettu ”onnettomuus”. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii siis sitä, onko tämän tuomion edellisessä kohdassa mainittuja perusteita arvioitava asianomaisen matkustajan näkökulmasta siten, että kaikki äkilliset tapahtumat, joita matkustaja ei odottanut, olisivat odottamattomia. Kyseisen tuomioistuimen mukaan ilmaisun ”ennakoimaton” käyttäminen 19.12.2019 annetussa tuomiossa Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, 35 kohta) ilmaisun ”ennalta arvaamaton” näyttää viittaavan siihen, että on määritettävä, onko asianomainen matkustaja ennakoinut kyseistä tapahtumaa.

22 Toisen lähestymistavan mukaan kovaa laskeutumista voidaan sen sijaan pitää Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettuna onnettomuutena vain, jos valmistajan määrittämät asianomaisen ilma-aluksen laskutelineiden ja rakenteiden kuormituksen raja-arvot on selvästi ylitetty. Tällaisen lähestymistavan mukaan kyseiseen määräykseen perustuva lentoliikenteen harjoittajan vastuu ei voi syntyä silloin, kun on kyse ilma-aluksen normaalille käyttöalueelle kuuluvista tapahtumista, vaikka ne olisivatkin äkillisiä ja odottamattomia kyseessä olevan matkustajan kannalta ja aiheuttaisivat tälle ruumiinvammoja. Jos matkustajalle aiheutuu tällaisessa tapauksessa ruumiinvamma, se selittyy yleensä asianomaisen matkustajan erityisellä alttiudella, joka ei voi kuulua lentoliikenteen harjoittajan vastuun piiriin.

23 Näissä olosuhteissa Oberster Gerichtshof on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko kova, mutta kuitenkin lentokoneen normaalilla käyttöalueella oleva laskeutuminen, joka johtaa matkustajan loukkaantumiseen, [Montrealin yleissopimuksen] 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettu onnettomuus?”

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

Tutkittavaksi ottaminen

24 Altenrhein Luftfahrt väittää, että ennakkoratkaisupyyntö on jätettävä tutkimatta, koska ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mainitsemalla kansallisella oikeuskäytännöllä ja unionin tuomioistuimen 19.12.2019 antamassa tuomiossa Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127) muotoilemalla määritelmällä pyritään lähtökohtaisesti Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa olevan käsitteen ”onnettomuus” samaan tulkintaan. Pääasian ratkaisemiseksi on siis olemassa acte clair, koska ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on asianmukaisesti selvittänyt ja soveltanut kyseistä käsitettä, sellaisena kuin unionin tuomioistuin on sitä tulkinnut, päätelläkseen, että ilma-aluksen normaaliin käyttöalueeseen kuuluva laskeutuminen ei ole kyseisessä määräyksessä tarkoitettu onnettomuus.

25 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan SEUT 267 artiklassa käyttöön otetussa unionin tuomioistuimen ja kansallisten tuomioistuinten välisessä yhteistyössä yksinomaan kansallisen tuomioistuimen, jossa asia on vireillä ja joka vastaa annettavasta ratkaisusta, tehtävänä on kunkin asian erityispiirteiden perusteella harkita, onko ennakkoratkaisu tarpeen asian ratkaisemiseksi ja onko sen unionin tuomioistuimelle esittämillä kysymyksillä merkitystä asian kannalta. Koska esitetyt kysymykset koskevat unionin oikeuden tulkintaa, jonka kiinteä osa Montrealin yleissopimus on, unionin tuomioistuimella on lähtökohtaisesti velvollisuus lausua asiasta (tuomio 9.7.2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, 20 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

26 Tästä seuraa, että olettamana on, että kansallisen tuomioistuimen niiden oikeudellisten seikkojen ja tosiseikkojen perusteella, joiden määrittämisestä se vastaa ja joiden paikkansapitävyyden selvittäminen ei ole unionin tuomioistuimen tehtävä, esittämillä unionin oikeuden tulkintaan liittyvillä kysymyksillä on merkitystä asian ratkaisun kannalta. Unionin tuomioistuin voi jättää tutkimatta kansallisen tuomioistuimen esittämän pyynnön ainoastaan, jos on ilmeistä, että pyydetyllä unionin oikeuden tulkitsemisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, jos kyseinen ongelma on luonteeltaan hypoteettinen taikka jos unionin tuomioistuimella ei ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyihin kysymyksiin (tuomio 9.7.2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, 21 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

27 Mikään ei kuitenkaan estä kansallista tuomioistuinta esittämästä unionin tuomioistuimelle ennakkoratkaisukysymystä, johon annettavasta vastauksesta ei pääasian asianosaisen mukaan voi olla perusteltua epäilystä. Vaikka siis näin olisikin, kysymyksen ei silti voida katsoa olevan sellainen, että se pitäisi jättää tutkimatta (tuomio 1.12.2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, 64 ja 65 kohta ja tuomio 9.7.2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, 22 kohta).

28 Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämän kysymyksen merkityksellisyydestä sen käsiteltäväksi saatetun asian ratkaisemisen kannalta ei ole epäilystä ja koska kyseinen tuomioistuin on täsmentänyt, ettei sen mukaan kyseessä ole acte clair ja että sen on näin ollen viimeisenä oikeusasteena pyydettävä unionin tuomioistuimelta ennakkoratkaisua, esitetty kysymys on otettava tutkittavaksi.

Asiakysymys

29 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kysymyksellään lähinnä, onko Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaletta tulkittava siten, että kyseisessä määräyksessä tarkoitettu käsite ”onnettomuus” kattaa kovan laskeutumisen, jota asianomainen matkustaja pitää ennakoimattomana tapahtumana, vaikka se kuuluu kyseessä olevan ilma-aluksen normaaliin käyttöalueeseen.

30 Tältä osin on muistutettava, että asetuksen N:o 2027/97 3 artiklan 1 kohdan mukaan matkustajia ja heidän matkatavaroitaan koskevaan unionin lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuseen sovelletaan kaikkia tätä korvausvastuuta koskevia Montrealin yleissopimuksen määräyksiä.

31 Montrealin yleissopimuksen kaltaisen kansainvälisen sopimuksen määräyksiä on samoin vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tulkittava vilpittömässä mielessä antamalla niissä käytetyille sanonnoille niille kuuluvassa yhteydessä niiden tavallinen merkitys ja niiden tarkoituksen ja päämäärän valossa unionia sitovan yleisen kansainvälisen oikeuden mukaisesti, sellaisena kuin se on kodifioituna valtiosopimusoikeutta koskevassa 23.5.1969 allekirjoitetussa Wienin yleissopimuksessa (Yhdistyneiden kansakuntien sopimuskokoelma, nide 1155, s. 331) (ks. vastaavasti tuomio 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, 31 kohta ja tuomio 9.7.2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, 27 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

32 Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen sanamuodosta käy ilmi, että lentoliikenteen harjoittajan voidaan katsoa olevan korvausvastuussa vain, jos tapahtuma, joka on aiheuttanut matkustajan kuoleman tai ruumiinvamman, voidaan luokitella onnettomuudeksi ja jos se on sattunut ilma-aluksessa tai ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä.

33 Unionin tuomioistuin on 19.12.2019 antamassaan tuomiossa Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, 35 kohta) täsmentänyt, että onnettomuuden käsitteen tavanomaisen merkityksen mukaan kyseessä on tahaton ja ennakoimaton vahinkoa aiheuttava tapahtuma.

34 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen antamista tiedoista, sellaisina kuin niihin viitataan tämän tuomion 20–22 kohdassa, ilmenee, että se pohtii erityisesti sitä, onko vahinkoa aiheuttavan tapahtuman luonnehtiminen kyseisessä oikeuskäytännössä tarkoitetuksi ennakoimattomaksi tapahtumaksi ja näin ollen Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitetuksi onnettomuudeksi tehtävä ottamalla huomioon asianomaisen matkustajan näkökulma vai pikemminkin sen ilma-aluksen normaali käyttöalue, jossa kyseinen tapahtuma sattuu.

35 On kuitenkin hylättävä edellisessä kohdassa mainittujen käsitteiden tulkinta, joka perustuu kunkin matkustajan näkökulmaan. Koska näkökulmat ja odotukset voivat vaihdella matkustajakohtaisesti, tällainen tulkinta voisi johtaa paradoksaaliseen lopputulokseen, jos samaa tapahtumaa pidettäisiin ennakoimattomana ja siten onnettomuutena tiettyjen matkustajien osalta, muttei kaikkien.

36 Muilta osin Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen mukaisen onnettomuuden käsitteen tulkinta siten, että kyseessä olevan tapahtuman ennakoimattomuuden arviointi riippuu pelkästään asianomaisen matkustajan käsityksestä kyseisestä tapahtumasta, voi laajentaa tätä käsitettä kohtuuttomasti lentoliikenteen harjoittajien vahingoksi. Vaikka pitääkin paikkansa, että Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan kolmannen perustelukappaleen mukaan kyseisen yleissopimuksen sopimusvaltiot, jotka ”ovat tietoisia siitä, että kuluttajien etujen suojelun varmistaminen on tärkeää kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja että täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset ovat tarpeen”, päättivät ottaa käyttöön lentoliikenteen harjoittajien ankaraa korvausvastuuta koskevan järjestelmän, tällainen järjestelmä edellyttää – kuten viidennestä perustelukappaleesta käy ilmi – kuitenkin sitä, että ”oikeudenmukainen etujen tasapaino” säilytetään etenkin lentoliikenteen harjoittajien etujen ja matkustajien etujen välillä (ks. vastaavasti tuomio 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, 36 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

37 Kyseisen ilma-aluksen käyttöä koskevista olennaisista vaatimuksista on sitä vastoin muistutettava, että asetuksen N:o 216/2008 liitteessä IV olevan 1.b kohdan mukaan lento on suoritettava niin, että lentokäsikirjassa tai, milloin sitä edellytetään, toimintakäsikirjassa määrättyjä lennon valmistelua ja suoritusta koskevia toimintamenetelmiä noudatetaan. Lisäksi kyseisen liitteen 4.a kohdassa säädetään, että ilma-alusta on käytettävä sen lentokelpoisuusasiakirjojen ja kaikkien sitä koskevien toimintamenetelmien ja -rajoitusten mukaisesti, jotka on kuvattu sen hyväksytyssä lentokäsikirjassa tai muussa vastaavassa asiakirjassa.

38 Lisäksi mainitun liitteen 4.c kohdasta ilmenee, että lentoa ei saa aloittaa eikä jatkaa, ellei ilma-aluksen laskettujen suoritusarvojen perusteella, kaikki sen suoritusarvoihin merkittävästi vaikuttavat tekijät huomioon ottaen, kaikkia lennon vaiheita voida suorittaa sovellettavien etäisyyksien/alueiden ja estevarakorkeuksien puitteissa suunnitellulla toimintamassalla. Merkittävästi ilma-aluksen laskeutumiseen vaikuttavia suoritusarvotekijöitä ovat muun muassa toimintamenetelmät, kuten lentoonlähtö-/laskualueen koko, kaltevuus ja kunto. Tämän saman liitteen 4.c.1 kohdan mukaan nämä suoritusarvotekijät on otettava huomioon suoraan toimintaparametreina tai epäsuorasti lisäyksinä tai marginaaleina, jotka voidaan sisällyttää ilma-aluksen suoritusarvojen laskelmiin.

39 Tämän tuomion 37 ja 38 kohdassa mainittujen säännösten noudattamisella pyritään varmistamaan laskeutuminen, jotka on suoritettu kyseessä olevan ilma-aluksen lentokäsikirjassa kuvattujen toimintamenetelmien ja rajoitusten mukaisesti, tai kaikkien vastaavien lentokelpoisuusasiakirjojen mukaisesti ja ottaen huomioon lentokelpoisuusalan viimeisimmän kehityksen ja parhaat toimintatavat, vaikka jotkut matkustajat mieltäisivätkin kyseisen laskeutumisen olevan odotettua kovempi.

40 Näin ollen laskeutumista, joka ei ylitä kyseessä olevaan ilma-alukseen sovellettavissa menettelyissä asetettuja rajoja, mukaan lukien suoritusarvotekijöitä koskevat lisäykset ja marginaalit, joilla on merkittävä vaikutus laskeutumiseen, ja joka suoritetaan näiden menetelmien mukaisesti ja ottaen huomioon lentokelpoisuusalan viimeisimmän kehityksen ja parhaat toimintatavat, ei voida pitää ”ennakoimattomana” arvioitaessa Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa onnettomuuden tapahtumiselle asetettua edellytystä.

41 Nyt käsiteltävässä asiassa on todettava, että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan pääasiassa kyseessä olevan kaltainen kova laskeutuminen St. Gallen/Altenrheinin lentoasemalle on turvallisempi, koska ympäristö, jolla kyseinen lentoasema sijaitsee, on vuoristoista. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo edelleen, että pääasiassa kyseessä oleva laskeutuminen suoritettiin ilman, että lentäjän virhettä olisi voitu todeta, koska lennonrekisteröintilaite tallensi pystysuuntaisen kuormituksen arvoksi 1,8 g, joka alittaa 2 g:n enimmäisrajan, jonka lentokonevalmistajan eritelmien mukaan kyseessä olevan ilma-aluksen laskutelineet ja rakenteiden kuormitus voi kestää.

42 Jollei kaikista pääasian taustalla olevaan laskeutumiseen liittyvistä seikoista, jotka ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on tarkistettava, muuta ilmene, edellisessä kohdassa mainituissa olosuhteissa suoritettua laskeutumista ei voida pitää Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettuna onnettomuutena, eikä se näin ollen saa aikaan lentoliikenteen harjoittajan vastuuta tämän määräyksen perusteella riippumatta siitä subjektiivisesta käsityksestä, joka matkustajalla voi olla laskeutumisesta.

43 Edellä esitetyn perusteella esitettyyn kysymykseen on vastattava, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaletta on tulkittava siten, että kyseisessä määräyksessä tarkoitettu käsite ”onnettomuus” ei kata laskeutumista, joka on suoritettu kyseessä olevaan ilma-alukseen sovellettavien toimintamenetelmien ja -rajoitusten mukaisesti, mukaan lukien suoritusarvotekijöitä koskevat lisäykset ja marginaalit, joilla on merkittävä vaikutus laskeutumiseen, ja ottaen huomioon lentokelpoisuusalan viimeisimmän kehityksen ja parhaat toimintatavat, vaikka kyseessä oleva matkustaja mieltäisikin tämän laskeutumisen ennakoimattomaksi tapahtumaksi.

Oikeudenkäyntikulut

44 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (neljäs jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen, jonka Euroopan yhteisö allekirjoitti 9.12.1999 ja joka hyväksyttiin Euroopan yhteisön puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY, 17 artiklan 1 kappaletta on tulkittava siten, että kyseisessä määräyksessä tarkoitettu käsite ”onnettomuus” ei kata laskeutumista, joka on suoritettu kyseessä olevaan ilma-alukseen sovellettavien toimintamenetelmien ja -rajoitusten mukaisesti, mukaan lukien suoritusarvotekijöitä koskevat lisäykset ja marginaalit, joilla on merkittävä vaikutus laskeutumiseen, ja ottaen huomioon lentokelpoisuusalan viimeisimmän kehityksen ja parhaat toimintatavat, vaikka kyseessä oleva matkustaja mieltäisikin tämän laskeutumisen ennakoimattomaksi tapahtumaksi.

Allekirjoitukset