Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 12 maj 2021 *

”Begäran om förhandsavgörande – Luftfart – Montrealkonventionen – Artikel 17.1 – Lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor – Begreppet ’skadebringande händelse’ – Hård landning som omfattas av luftfartygets normala drift – En passagerares kroppsskada som påstås ha uppkommit i samband med en sådan landning – En skadebringande händelse föreligger inte”

I mål C-70/20,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Oberster Gerichtshof (Högsta domstolen, Österrike) genom beslut av den 30 januari 2020, som inkom till domstolen den 12 februari 2020, i målet

YL

mot

Altenrhein Luftfahrt GmbH,

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden M. Vilaras samt domarna N. Piçarra (referent), D. Šváby, S. Rodin och K. Jürimäe,

generaladvokat: M. Bobek,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

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

– Finlands regering, genom H. Leppo, i egenskap av ombud,

– Europeiska kommissionen, inledningsvis genom W. Mölls och N. Yerrell, därefter genom N. Yerrell, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

* Rättegångsspråk: tyska.

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 17.1 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, 2001, s. 38) (nedan kallad Montrealkonventionen). Denna konvention trädde i kraft i Europeiska unionen den 28 juni 2004.

2 Begäran har framställts i ett mål mellan YL och lufttrafikföretaget Altenrhein Luftfahrt GmbH (nedan kallat Altenrhein Luftfahrt), avseende skadestånd för den kroppsskada som YL påstår sig ha vållats i samband med landningen vid en flygning som utfördes av detta lufttrafikföretag.

Tillämpliga bestämmelser

Internationell rätt

3 Tredje och femte styckena i ingressen till Montrealkonventionen har följande lydelse:

”[De fördragsslutande staterna] erkänner betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen,

…

[D]et bästa sättet att uppnå en rättvis sammanvägning av alla intressen är att ytterligare harmonisera och kodifiera vissa bestämmelser för internationella lufttransporter genom att anta en ny konvention.”

4 I artikel 17 i Montrealkonventionen, med rubriken ”Passagerares dödsfall eller skada – Skada på bagage”, anges följande i punkt 1:

”Transportören ansvarar för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.”

Unionsrätt

Förordning (EG) nr 2027/97

5 Efter undertecknandet av Montrealkonventionen ändrades rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage (EGT L 285, 1997, s. 1) genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 (EGT L 140, 2002, s. 2) (nedan kallad förordning nr 2027/97).

6 I artikel 2.2 i förordning nr 2027/97 föreskrivs följande:

”De begrepp som används i denna förordning och som inte definieras i punkt 1 motsvarar begreppen i Montrealkonventionen.”

7 Artikel 3.1 i förordningen har följande lydelse:

”Ett [EU]-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar.”

Förordning (EG) nr 216/2008

8 Artikel 4.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 2008, s. 1), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 (EUT L 309, 2009, s. 51) (nedan kallat förordning nr 216/2008), har följande lydelse:

”1. Luftfartyg, inklusive installerade produkter, delar och anordningar, som

…

b) är registrerade i en medlemsstat, såvida inte deras regelmässiga säkerhetstillsyn har delegerats till ett tredjeland och de inte används av en gemenskapsoperatör, eller

c) är registrerade i ett tredjeland och används av en operatör, vars verksamhet tillses av en medlemsstat eller som används för flygning till, inom eller ut ur [unionen] av en operatör som är etablerad eller bosatt inom [unionen], eller

…

ska överensstämma med denna förordning.”

9 Artikel 8 i denna förordning, med rubriken ”Flygdrift”, hade följande lydelse i punkt 1:

”Flygdrift med luftfartyg som avses i artikel 4.1 b och c ska uppfylla de grundläggande kraven i bilaga IV…”

10 I punkt 1.b i bilaga IV till denna förordning, med rubriken ”Grundläggande krav på drift av luftfartyg som avses i artikel 8”, angavs följande:

”En flygning måste genomföras på ett sådant sätt att man följer de driftsförfaranden för förberedelse och genomförande av flygningen som anges i flyghandboken eller, om detta krävs, i drifthandboken. …”

11 Under rubriken ”Luftfartygets prestanda och driftsbegränsningar” föreskrevs följande i punkt 4 i bilaga IV till samma förordning:

”4.a Ett luftfartyg måste framföras i enlighet med dess luftvärdighetsdokumentation och alla driftsförfaranden och driftsbegränsningar i samband därmed som anges i den godkända flyghandboken för luftfartyget eller, i förekommande fall, i annan likvärdig dokumentation. Flyghandboken eller den likvärdiga dokumentationen måste vara tillgänglig för besättningen och hållas uppdaterad för varje luftfartyg.

…

4.c En flygning får inte påbörjas eller fortsätta om inte beräknade prestanda för luftfartyget, med hänsyn tagen till alla faktorer som i betydande grad påverkar dess prestandanivå, gör det möjligt att genomföra alla faser av flygningen inom gällande avstånd/områden och hinderfrihet för den planerade operativa massan. Prestandafaktorer som i betydande grad påverkar landning, flygning och inflygning/landning, är framför allt följande:
i) Operativa förfaranden.

…

v) Start-/landningsområdets storlek, lutning och skick.

…

4.c.1 Sådana faktorer måste beaktas direkt som driftsparametrar eller indirekt i form av toleranser eller marginaler, som alltefter typen av flygning kan användas i beräkningen av prestandauppgifter.”

12 Förordning nr 216/2008 har upphävts och ersatts, från och med den 11 september 2018, av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 2018, s. 1). Förordning 2018/1139 är emellertid inte tillämplig i tiden (*ratione temporis*) i det nationella målet.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

13 Den 20 mars 2014 reste YL från Wien (Österrike) till Sankt Gallen/Altenrhein (Schweiz) med en flygning som utfördes av Altenrhein Luftfhart. YL påstår sig ha drabbats av ett diskbråck i samband med landningen.

14 I samband med landningen angav flygregistratorn en vertikal belastning på 1,8 g. Den hänskjutande domstolen har i detta avseende angett att även om en sådan landning subjektivt kan uppfattas som hård, är detta värde fortfarande i linje med vad som är brukligt i samband med luftfartygets normala drift, även med beaktande av felmarginalen. Enligt tillverkarens specifikationer är den maximala belastning som kan bäras av flygplanets landningsställ och strukturella delar 2 g. Den hänskjutande domstolen har tillagt att, på grund av den bergiga omgivningen kring flygplatsen St. Gallen/Altenrhein är hårda landningar säkrare än ”mjuka” landningar och att det i detta fall inte fanns något som pekade på att piloten begått något fel.

15 YL väckte talan vid Handelsgericht Wien (Handelsdomstolen i Wien, Österrike) mot Altenrhein Luftfhart för att få fastställt Altenrhein Luftfharts ansvar, i enlighet med artikel 17.1 i Montrealkonventionen, för den skada som YL påstår sig ha lidit och att Altenrhein Luftfhart skulle förpliktas att betala 68 858 euro jämte ränta samt rättegångskostnader. YL gjorde till stöd för sin talan gällande att landningen ska kvalificeras som ”hård” och följaktligen vara en skadebringande händelse i den mening som avses i denna bestämmelse.

16 Altenrhein Luftfhart har däremot gjort gällande att nämnda landning ryms innanför vad som anses normalt för driften av luftfartyget och därför var en vanlig händelse under en flygning och inte en skadebringande händelse, i den mening som avses i denna bestämmelse.

17 Handelsgericht Wien (Handelsdomstolen i Wien) ogillade talan genom dom av den 23 januari 2019 med motiveringen att en landning endast kan kvalificeras som en skadebringande händelse och medföra skadeståndsansvar för lufttrafikföretaget enligt artikel 17.1 i Montrealkonventionen om den är utomordentligt hård, vilket inte är fallet här. Nämnda domstol fann att de händelser som vanligen uppstår vid en flygning, såsom en hård landning eller en kraftig inbromsning, inte innebär att lufttrafikföretaget ådrar sig ansvar, eftersom en normalt upplyst passagerare känner till denna typ av händelser och förväntar sig att de kan inträffa.

18 Genom dom av den 29 april 2019 fastställde Oberlandesgericht Wien (Regionala överdomstolen i Wien, Österrike) domen i första instans. Oberlandesgericht Wien (Regionala överdomstolen i Wien) uteslöt visserligen inte att en hård landning undantagsvis kunde utgöra en skadebringande händelse, i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, men fann att detta förutsätter ett klart överskridande av de gränsvärden som flygplanstillverkaren har specificerat avseende den belastning som kan bäras av luftfartygets landningsställ och av strukturella delar. Enligt samma domstol kan en landning som genomförs på ett normalt sätt, såsom den som är aktuell i det nationella målet, inte utgöra en skadebringande händelse.

19 YL överklagade denna dom till Oberster Gerichtshof (Högsta domstolen, Österrike), som fann att även en hård landning omfattas av luftfartygets normala drift när belastningen på luftfartygets landningsställ och strukturella delar ligger under de av flygplanstillverkaren fastställda gränsvärdena, varvid ett överskridande av dessa kräver en teknisk inspektion av luftfartyget. Enligt den hänskjutande domstolen är en landning hård när den, till skillnad från en mjuk landning, inte till stor del absorberas av luftfartygets landningsställ och klart kan uppfattas av passagerarna.

20 Den hänskjutande domstolen vill i detta sammanhang få klarhet i huruvida en hård landning, som ännu omfattas av det berörda luftfartygets normala drift, kan kvalificeras som en ”oavsiktlig och oväntad händelse” och således omfattas av begreppet ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, såsom den tolkats av EU-domstolen i domen av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 35).

21 Enligt ett första synsätt kan en hård landning som, liksom den som är aktuell i det nationella målet, även om den fortfarande omfattas av luftfartygets normala drift, uppträder plötsligt och oväntat för passageraren och som enligt passageraren medför kroppsskador, utgöra en ”skadebringande händelse” i den mening som avses i denna bestämmelse. Den hänskjutande domstolen vill således få klarhet i huruvida de kriterier som anges i föregående punkt i denna dom ska bedömas utifrån den berörda passagerarens perspektiv, det vill säga att varje händelse som inträffat plötsligt och som passageraren inte väntade sig inte skulle anses vara oväntad. Enligt den hänskjutande domstolen tyder användningen, i domen av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 35), av ordet ”oväntad” i stället för ordet ”oförutsedd”, på att det ska fastställas huruvida den berörda passageraren har kunnat vänta sig den aktuella händelsen.

22 Enligt ett andra synsätt kan en hård landning däremot endast kvalificeras som en ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, om de av flygplanstillverkaren specificerade gränsvärdena för belastningen av det berörda luftfartygets landningsställ och strukturella delar klart har överskridits. Enligt ett sådant synsätt kan lufttrafikföretagets ansvar enligt denna bestämmelse inte aktualiseras vid händelser som omfattas av ett luftfartygs normala drift, även om de inträffar plötsligt och oväntat för den berörda passageraren och orsakar kroppsskador för denne. Om en passagerare i ett sådant fall drabbas av kroppsskada kan detta i allmänhet förklaras med något särskilt som kan tillskrivas den berörda passageraren och som inte kan omfattas av lufttrafikföretagets ansvar.

23 Mot denna bakgrund beslutade Oberster Gerichtshof (Högsta domstolen) att vilandeförklara målet och ställa följande fråga till domstolen:

”Utgör en hård landning, vilken emellertid fortfarande faller inom luftfartygets normala drift, som leder till att en passagerare skadas, en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i [Montrealkonventionen]?”

Prövning av tolkningsfrågan

Huruvida tolkningsfrågan kan tas upp till prövning

24 Altenrhein Luftfhart har gjort gällande att begäran om förhandsavgörande inte kan tas upp till sakprövning, eftersom den nationella rättspraxis som den hänskjutande domstolen har hänvisat till, och EU-domstolens definition i domen av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), i huvudsak utmynnar i samma tolkning av begreppet ”skadebringande händelse”, i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen. Det finns således en *acte clair* för att avgöra det nationella målet, eftersom den hänskjutande domstolen på ett korrekt sätt har redogjort för och tillämpat detta begrepp, såsom det har tolkats av EU-domstolen, och kommit till slutsatsen att en landning som omfattas av ett luftfartygs normala drift inte utgör en skadebringande händelse i den mening som avses i denna bestämmelse.

25 Det följer av EU-domstolens fasta praxis att det, inom ramen för det samarbete mellan EU-domstolen och de nationella domstolarna som införts genom artikel 267 FEUF, uteslutande ankommer på den nationella domstolen, vid vilken målet anhängiggjorts och vilken har ansvaret för det rättsliga avgörandet, att mot bakgrund av de särskilda omständigheterna i målet bedöma såväl om ett förhandsavgörande är nödvändigt för att döma i saken som relevansen av de frågor som ställs till EU-domstolen. EU-domstolen är följaktligen i princip skyldig att meddela ett förhandsavgörande när de frågor som ställts av den nationella domstolen avser tolkningen av unionsrätten, av vilken Montrealkonventionen utgör en integrerad del (dom av den 9 juli 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punkt 20 och där angiven rättspraxis).

26 Härav följer att nationella domstolars frågor om tolkningen av unionsrätten, som ställs mot bakgrund av den beskrivning av omständigheterna i målet och tillämplig lagstiftning som den nationella domstolen på eget ansvar har lämnat och vars riktighet det inte ankommer på EU-domstolen att pröva, presumeras vara relevanta. En begäran från en nationell domstol kan bara avvisas då det är uppenbart att den begärda tolkningen av unionsrätten inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller saken i det nationella målet eller då frågorna är hypotetiska eller EU-domstolen inte har tillgång till sådana uppgifter om de faktiska eller rättsliga omständigheterna som är nödvändiga för att kunna ge ett användbart svar på de frågor som ställts till den (dom av den 9 juli 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punkt 21 och där angiven rättspraxis).

27 Det är på intet sätt otillåtet för en nationell domstol att ställa en sådan tolkningsfråga till EU-domstolen som en av parterna i det nationella målet anser inte ger upphov till något rimligt tvivel. Även om det antas att så är fallet innebär inte detta att frågan ska avvisas (dom av den 1 december 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, punkterna 64 och 65, och dom av den 9 juli 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punkt 22).

28 I förevarande fall råder det ingen tvekan om att den fråga som ställts av den hänskjutande domstolen är relevant för utgången i det mål som den har att avgöra, och eftersom den hänskjutande domstolen har preciserat att den inte anser det finnas någon *acte clair* och att den följaktligen, i egenskap av domstol i sista instans, är skyldig att begära ett förhandsavgörande från EU-domstolen, ska den ställda frågan tas upp till sakprövning.

Prövning i sak

29 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida artikel 17.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att begreppet ”skadebringande händelse” i denna bestämmelse omfattar en hård landning som den berörda passageraren uppfattar som en oväntad händelse, trots att landningen omfattas av det berörda luftfartygets normala drift.

30 Domstolen erinrar inledningsvis om att det i artikel 3.1 i förordning nr 2027/97 föreskrivs att EU-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar.

31 Det följer av fast rättspraxis att enligt allmän internationell rätt – som unionen är bunden av och såsom den kodifierats genom artikel 31 i Wienkonventionen om traktaträtten av den 23 maj 1969 (*Förenta nationernas fördragssamling*, volym 1155, s. 331) – ska bestämmelserna i en internationell traktat, såsom Montrealkonventionen, tolkas ärligt i överensstämmelse med den gängse meningen av traktatens uttryck sedda i sitt sammanhang och mot bakgrund av traktatens ändamål och syfte (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 31, och dom av den 9 juli 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punkt 27 och där angiven rättspraxis).

32 Det framgår av ordalydelsen i artikel 17.1 i Montrealkonventionen att lufttrafikföretagets skadeståndsansvar kräver att den händelse som orsakat en passagerares dödsfall eller kroppsskada kvalificeras som en ”skadebringande händelse”, och att denna måste ha inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.

33 I sin dom av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 35), preciserade domstolen att begreppet ”skadebringande händelse” normalt sett ska förstås som en oavsiktlig och oväntad händelse.

34 Det framgår av de uppgifter som den hänskjutande domstolen har lämnat, om vilka det erinrats i punkterna 20–22 ovan, att den särskilt vill få klarhet i huruvida kvalificeringen av en skadebringande händelse som en ”oväntad händelse”, i den mening som avses i denna rättspraxis och därmed som en ”skadebringande händelse” i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, ska göras med beaktande av den berörda passagerarens perspektiv eller av vad som anses som normalt för det luftfartyg på vilket händelsen inträffade.

35 Domstolen konstaterar att en tolkning av de i den föregående punkten nämnda begreppen med utgångspunkt i varje passagerares perspektiv, kan uteslutas utan vidare. Eftersom perspektiv och förväntningar kan variera från en passagerare till en annan, skulle en sådan tolkning nämligen kunna leda till ett paradoxalt resultat när samma händelse skulle kvalificeras som ”oväntad” och därmed som en ”skadebringande händelse” för vissa passagerare, men inte för andra.

36 En tolkning av begreppet ”skadebringande händelse” i artikel 17.1 i Montrealkonventionen enligt vilken bedömningen av huruvida den aktuella händelsen är oväntad eller inte enbart beror på hur den berörda passageraren uppfattar händelsen, kan dessutom leda till att begreppet utvidgas på ett orimligt sätt till lufttrafikföretagens nackdel. Även om det är riktigt att det enligt tredje stycket i ingressen till Montrealkonventionen framgår att de fördragsslutande staterna, som är medvetna om ”betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen”, har beslutat att införa ett system med objektivt ansvar för flygtransportföretagen, kräver ett sådant system, såsom framgår av femte stycket i samma ingress, att det görs en ”rättvis sammanvägning av alla intressen”, särskilt vad gäller flygtransportföretagens intressen jämfört med passagerarnas intressen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 36 och där angiven rättspraxis).

37 Vad däremot gäller de väsentliga grundläggande kraven på driften av det berörda luftfartyget ska det erinras om att en flygning, enligt punkt 1 b i bilaga IV till förordning nr 216/2008, måste genomföras på ett sådant sätt att man följer de driftsförfaranden för förberedelse och genomförande av flygningen som anges i flyghandboken eller, om detta krävs, i drifthandboken. I punkt 4 a i denna bilaga anges dessutom att ett luftfartyg måste framföras i enlighet med dess luftvärdighetsdokumentation och alla driftsförfaranden och driftsbegränsningar i samband därmed som anges i den godkända flyghandboken för luftfartyget eller, i förekommande fall, i annan likvärdig dokumentation.

38 I punkt 4 c i nämnda bilaga framgår att en flygning inte får påbörjas eller fortsätta om inte beräknade prestanda för luftfartyget, med hänsyn tagen till alla faktorer som i betydande grad påverkar dess prestandanivå, gör det möjligt att genomföra alla faser av flygningen inom gällande avstånd/områden och hinderfrihet för den planerade operativa massan. Bland de prestandafaktorer som har en betydande inverkan på bland annat luftfartygets landning återfinns särskilt driftsförfaranden, storlek, lutning och start- och landningsområde. I enlighet med punkt 4 c.1 i samma bilaga måste sådana faktorer beaktas direkt som driftsparametrar eller indirekt i form av toleranser eller marginaler, som alltefter typen av flygplan kan användas i beräkningen av prestandauppgifter.

39 Iakttagandet av de bestämmelser om vilka det erinras i punkterna 37 och 38 i förevarande dom syftar till att säkerställa en landning som genomförs i enlighet med tillämpliga driftsförfaranden och driftsbegränsningar, vilka anges i flyghandboken för det aktuella luftfartyget, eller i motsvarande luftvärdighetsdokumentation, och med beaktande av teknikens regler och bästa praxis på området för drift av luftfartyg, även om vissa passagerare skulle uppfatta landningen som hårdare än vad de hade väntat sig.

40 En landning som inte överskrider de gränser som föreskrivs i de driftsförfaranden som är tillämpliga på det aktuella luftfartyget, inbegripet toleranser eller marginaler vad gäller de prestandafaktorer som i betydande grad påverkar landning, och som genomförs i enlighet med dessa förfaranden och med beaktande av teknikens regler och bästa praxis på området för drift av luftfartyg, kan följaktligen inte anses vara ”oväntad” vid bedömningen av det villkor som ställs i artikel 17.1 i Montrealkonventionen och som avser en ”skadebringande händelse”.

41 I förevarande fall konstaterar den hänskjutande domstolen att en hård landning på flygplatsen Saint-Gall/Altenrhein, såsom den som är aktuell i det nationella målet, är säkrare på grund av att den bergiga omgivningen kring flygplatsen. Enligt samma domstol genomfördes den i det nationella målet aktuella landningen dessutom utan att något fel från pilotens sida kunde konstateras, eftersom flygregistratorn hade visat en vertikal belastning på 1,8 g, vilket är lägre än det högsta tillåtna värdet på 2 g som, enligt flygplanstillverkarens specifikationer, det berörda luftfartygets landningsställ och strukturella delar kan utstå.

42 Med förbehåll för den prövning av samtliga omständigheter kring den landning som är föremål för det nationella målet, och som det ankommer på den hänskjutande domstolen att göra, kan en landning som genomförts inom ramen för de omständigheter som angetts i föregående punkt inte anses utgöra en skadebringande händelse i den mening som avses i artikel 17.1 i Montrealkonventionen och följaktligen, med stöd av denna bestämmelse, medföra ansvar för lufttrafikföretaget, och detta oberoende av hur en passagerare subjektivt har uppfattat landningen.

43 Mot bakgrund av det ovan anförda ska tolkningsfrågan besvaras enligt följande: Artikel 17.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att begreppet ”skadebringande händelse” i denna bestämmelse inte omfattar en landning som genomförts i enlighet med de driftsförfaranden och driftsbegränsningar – inbegripet toleranser och marginaler vad gäller de prestandafaktorer som i betydande grad påverkar landning, och med beaktande av teknikens regler och bästa praxis på området för drift av luftfartyg – som är tillämpliga på det aktuella luftfartyget, även om den berörda passageraren upplevde nämnda landning som en oväntad händelse.

Rättegångskostnader

44 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (fjärde avdelningen) följande:

Artikel 17.1 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001, ska tolkas så, att begreppet ”skadebringande händelse” i denna bestämmelse inte omfattar en landning som genomförts i enlighet med de driftsförfaranden och driftsbegränsningar – inbegripet toleranser och marginaler vad gäller de prestandafaktorer som i betydande grad påverkar landning, och med beaktande av teknikens regler och bästa praxis på området för drift av luftfartyg – som är tillämpliga på det aktuella luftfartyget, även om den berörda passageraren upplevde nämnda landning som en oväntad händelse.

Underskrifter