



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (četrti senat)

z dne 12. maja 2021 *

„Predhodno odločanje – Zračni promet – Montrealska konvencija – Člen 17(1) – Odgovornost letalskih prevoznikov v primeru nesreč – Pojem ‚nesreča‘ – Trd pristanek, ki spada v okvir običajnega obratovanja zrakoplova – Telesna poškodba, ki jo je potnik domnevno utrpel ob takem pristanku – Neobstoj nesreče“

V zadevi C-70/20,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija) z odločbo z dne 30. januarja 2020, ki je na Sodišče prispela 12. februarja 2020, v postopku

YL

proti

Altenrhein Luftfahrt GmbH,

SODIŠČE (četrti senat),

v sestavi M. Vilaras, predsednik senata, N. Piçarra (poročevalec), D. Šváby, S. Rodin, sodniki, in K. Jürimäe, sodnica,

generalni pravobranilec: M. Bobek,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za Altenrhein Luftfahrt GmbH H. M. Schaflinger, Rechtsanwältin,
- za finsko vlado H. Leppo, agentka,
- za Evropsko komisijo sprva W. Mölls in N. Yerrell, nato N. Yerrell, agenta,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

* Jezik postopka: nemščina.

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 17(1) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sklenjena 28. maja 1999 v Montrealu in jo je Evropska skupnost podpisala 9. decembra 1999, v njenem imenu pa je bila odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 491) (v nadaljevanju: Montrealska konvencija) in je za Evropsko unijo začela veljati 28. junija 2004.
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med YL in družbo Altenrhein Luftfahrt GmbH, letalskim prevoznikom, zaradi odškodninskega zahtevka, ki ga je YL vložila zaradi telesne poškodbe, ki naj bi jo utrpela ob pristanku leta, ki ga je opravil ta prevoznik.

Pravni okvir

Mednarodno pravo

- 3 V tretjem in petem odstavku preambule Montrealske konvencije je navedeno:
„[Pogodbenice priznavajo pomen] zagotavljanja varstva interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu in potrebe po pravični odškodnini, ki temelji na načelu povrnitve v prejšnje stanje;
[...]
„[S]kupna dejavnost držav za nadaljnjo uskladitev in kodifikacijo nekaterih predpisov, ki urejajo mednarodni letalski prevoz, [je] najustreznejši način za doseganje pravičnega ravnotežja interesov“.
- 4 Člen 17 Montrealske konvencije, naslovljen „Smrt in poškodbe potnikov – škoda na prtljagi“, v odstavku 1 določa:
„Prevoznik je odgovoren za škodo v primeru smrti ali telesne poškodbe potnika le pod pogojem, da je do nesreče, ki je povzročila smrt ali poškodbo, prišlo na letalu ali med vkrcanjem ali izkrcanjem.“

Pravo Unije

Uredba (ES) št. 2027/97

- 5 Po podpisu Montrealske konvencije je bila Uredba Sveta (ES) št. 2027/97 z dne 9. oktobra 1997 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 3, str. 489) spremenjena z Uredbo (ES) št. 889/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. maja 2002 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 6, str. 246) (v nadaljevanju: Uredba št. 2027/97).
- 6 Člen 2(2) Uredbe št. 2027/97 določa:
„Pojmi iz te uredbe, ki niso opredeljeni v odstavku 1, so enakovredni tistim, ki so uporabljeni v Montrealski konvenciji.“
- 7 Člen 3(1) te uredbe določa:
„Odgovornost letalskega prevoznika [Unije] v zvezi s potniki in njihovo prtljago urejajo vse določbe Montrealske konvencije, ki se nanašajo na takšno odgovornost.“

Uredba (ES) št. 216/2008

- 8 Člen 4(1) Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL 2008, L 79, str. 1), kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1108/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 (UL 2009, L 309, str. 51) (v nadaljevanju: Uredba št. 216/2008), določa:

„1. Zrakoplovi, vključno z vsemi vgrajenimi proizvodi, deli in napravami, ki so:

[...]

(b) registrirani v državi članici, razen kadar se predpisani nadzor varnostni nad njimi prenese na tretjo državo in jih ne uporablja operator [Unije]; ali

(c) registrirani v tretji državi in ki jih uporablja operator, za katerega država članica zagotavlja nadzor nad operacijami, ali ki jih na letih v smeri proti ozemlju [Unije] in znotraj njega ali pri odletih z njega uporablja operator, ki ima sedež ali stalno bivališče v [Unije]; ali

[...]

so v skladu s to uredbo.“

- 9 Člen 8 te uredbe, naslovljen „Letalske operacije“, v odstavku 1 določa:

„Pri operacijah zrakoplovov iz člena 4(1)(b) in (c) je treba izpolnjevati bistvene zahteve iz Priloge IV [...].“

- 10 Točka 1.b Priloge IV k navedeni uredbi, naslovljena „Bistvene zahteve za letalske operacije iz člena 8“, določa:

„Polet je treba izvesti ob upoštevanju operativnih postopkov za pripravo in izvedbo poleta iz letalskega priročnika ali, če se zahteva, iz operativnega priročnika. [...]“.

- 11 Točka 4 Priloge IV k isti uredbi, naslovljena „Zmogljivost zrakoplova in operativne omejitve“, določa:

„4.a Zrakoplov je treba upravljati v skladu z dokumentacijo o plovnosti ter vsemi povezanimi operativnimi postopki in omejitvami, kakor je navedeno v njegovem odobrenem letalskem priročniku ali enakovredni dokumentaciji, odvisno od primera. Letalski posadki mora biti na voljo letalski priročnik ali enakovredna dokumentacija, ki jo je treba za vsak zrakoplov posodabljeni.

[...]

4.c Leta ni dovoljeno začeti ali nadaljevati, če pri načrtovani obratovalni masi in ob upoštevanju vseh dejavnikov, ki pomembno vplivajo na njegovo raven zmogljivosti, načrtovana zmogljivost zrakoplova ne dopušča izvedbe vseh faz leta v okviru ustreznih razdalj/območij in brez ovir. Dejavniki zmogljivosti, ki pomembno vplivajo na vzlet, fazo letenja na potovalni višini in prilet/pristanek, so zlasti:

(i) operativni postopki;

[...]

(v) velikost, nagib in stanje vzletnega in pristajalnega področja; [...]

[...]

4.c.1 Take dejavnike je treba upoštevati neposredno kot operativne parametre ali posredno z odstopanji ali rezervami, ki se lahko predvidijo pri načrtovanju podatkov o zmogljivosti, kot je ustrezno za vrsto operacije.“

- 12 Uredba št. 216/2008 je bila z učinkom od 11. septembra 2018 razveljavljena z Uredbo (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 552/2004 in št. 216/2008 ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL 2018, L 212, str. 1). Vendar se Uredba 2018/1139 *ratione temporis* ne uporablja za spor o glavni stvari.

Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

- 13 YL je 20. marca 2014 z Dunaja (Avstrija) potovala v St. Gallen /Altenrhein (Švica) na letu, ki ga je opravila družba Altenrhein Luftfahrt. Trdi, da je zaradi pristanka utrpela zdrs medvretenčne ploščice.
- 14 Pri tem pristanku je zapisovalnik podatkov o letu beležil navpično obremenitev 1,8 g. Predložitveno sodišče glede tega navaja, da je tak pristanek sicer mogoče subjektivno dojemati kot trd, vendar ta vrednost z letalsko-tehničnega vidika in ob upoštevanju tudi odstopanja pri meritvah še vedno spada v okvir običajnega obratovanja zadevnega zrakoplova. V skladu z navedbami proizvajalca letal je namreč največja obremenitev, ki jo lahko nosijo podvozje in nosilni deli zadevnega zrakoplova, 2 g. Navedeno sodišče dodaja, da so trši pristanki na letališču St. Gallen/Altenrhein zaradi alpske lege varnejši od premehkih in da v obravnavanem primeru ni bilo mogoče ugotoviti nobene pilotove napake.
- 15 YL je pri Handelsgericht Wien (gospodarsko sodišče na Dunaju, Avstrija) proti družbi Altenrhein Luftfahrt vložila tožbo za ugotovitev odgovornosti te družbe za škodo, ki naj bi jo utrpela, na podlagi člena 17(1) Montrealske konvencije ter za plačilo zneska 68.858 EUR, povečanega za obresti in stroške. YL v utemeljitev tožbe navaja, da je treba ta pristanek opredeliti kot „trd“ in zato kot nesrečo v smislu te določbe.
- 16 Družba Altenrhein Luftfahrt pa trdi, da je navedeni pristanek spadal v okvir običajnega obratovanja zrakoplova in da gre zato za tipičen dogodek med letom, ne pa za nesrečo v smislu navedene določbe.
- 17 Handelsgericht Wien (gospodarsko sodišče na Dunaju) je s sodbo z dne 23. januarja 2019 to tožbo zavrnilo z obrazložitvijo, da je pristanek mogoče opredeliti kot „nesrečo“ in uveljavljati odgovornost letalskega prevoznika na podlagi člena 17(1) Montrealske konvencije le, če je izredno trd, in da v obravnavanem primeru ni bilo tako. Navedeno sodišče je razsodilo, da tipični dogodki v okviru leta, kakršna sta trd pristanek ali močno zaviranje, ne utemeljujejo odgovornosti letalskega prevoznika, saj naj bi običajno obveščen potnik take dogodke poznal in jih lahko pričakoval.
- 18 Oberlandesgericht Wien (višje deželno sodišče na Dunaju, Avstrija) je s sodbo z dne 29. aprila 2019 potrdilo sodbo, izdano na prvi stopnji. Čeprav to sodišče ni izključilo, da lahko trd pristanek izjemoma pomeni nesrečo v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije, je presodilo, da se s tem domneva, da so mejne vrednosti, ki jih določi proizvajalec letal v zvezi z obremenitvijo, ki jo lahko nosijo podvozje in nosilni deli zrakoplova, očitno presežene. Po mnenju istega sodišča pristanek, ki se odvija običajno, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, izključuje primer nesreče.
- 19 Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija), pri katerem je YL vložila revizijo zoper to sodbo, meni, da trd pristanek še vedno spada v okvir običajnega obratovanja zrakoplova, če obremenitev, ki jo nosijo podvozje in nosilni deli zrakoplova, ostaja pod mejnimi vrednostmi, ki jih določi proizvajalec

letal, nad katerimi se zahteva tehnični pregled zrakoplova. Po mnenju navedenega sodišča je pristanek trd, če ga – drugače kakor v primeru mehkega pristanka – podvozje letala pretežno ne ublaži in če ga potniki jasno občutijo.

- 20 V tem okviru se navedeno sodišče sprašuje, ali je mogoče trd pristanek, ki še vedno spada v okvir običajnega obratovanja zadevnega zrakoplova, opredeliti kot „nepredviden nenameren škodni dogodek“ in je tako zajet s pojmom „nesreča“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije, kot ga je Sodišče razložilo v sodbi z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, točka 35).
- 21 V skladu s prvim pristopom trd pristanek, ki – tako kot ta v postopku v glavni stvari – je ob tem, da še vedno spada v okvir običajnega obratovanja zrakoplova, za potnika nenaden in nepričakovan ter po njegovih navedbah povzroči telesne poškodbe, pomeni „nesrečo“ v smislu te določbe. Predložitveno sodišče se torej sprašuje, ali je treba merila, navedena v prejšnji točki te sodbe, presojati z vidika zadevnega potnika, tako da bi bil nepredviden vsak dogodek, ki se je zgodil nenadoma in ki ga potnik ni pričakoval. Po mnenju navedenega sodišča uporaba izraza „nepredviden“ v sodbi z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, točka 35), namesto „nepredvidljiv“, kaže na to, da je treba ugotoviti, ali je zadevni potnik zadevni dogodek predvidel.
- 22 Nasprotno pa je po drugem pristopu trd pristanek mogoče opredeliti kot „nesrečo“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije le, če so bile mejne vrednosti, ki jih je določil proizvajalec letal v zvezi z obremenitvijo, ki jo lahko nosijo podvozje in nosilni deli zadevnega zrakoplova, očitno presežene. V skladu s tem pristopom letalski prevoznik na podlagi te določbe ne more biti odgovoren v primeru dogodkov, ki spadajo v običajno obratovanje zrakoplova, tudi če se zgodijo nenadoma in nepričakovano za zadevnega potnika ter mu povzročijo telesne poškodbe. Če v takem primeru potnik utрпи telesno poškodbo, jo je praviloma mogoče pojasniti s posebno predispozicijo zadevnega potnika, ki ne spada v okvir odgovornosti letalskega prevoznika.
- 23 V teh okoliščinah je Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:
- „Ali je trd pristanek, ki pa še spada v okvir običajnega obratovanja letala, pri katerem se potnik poškoduje, ‚nesreča‘ v smislu člena 17(1) [Montrealske konvencije]?“

Vprašanje za predhodno odločanje

Dopustnost

- 24 Družba Altenrhein Luftfahrt trdi, da predlog za sprejetje predhodne odločbe ni dopusten, ker je namen nacionalne sodne prakse, ki jo je navedlo predložitveno sodišče, in opredelitve, ki jo je Sodišče podalo v sodbi z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), v bistvu enako razlagati pojem „nesreča“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije. Za rešitev spora o glavni stvari naj bi torej obstajal *acte clair*, saj je predložitveno sodišče pravilno navedlo in uporabilo ta pojem, kot ga razlaga Sodišče, da je ugotovilo, da pristanek, ki spada v običajno obratovanje zrakoplova, ne pomeni nesreče v smislu te določbe.
- 25 V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča v okviru sodelovanja med Sodiščem in nacionalnimi sodišči, ki ga določa člen 267 PDEU, je le nacionalno sodišče, ki odloča o sporu in ki mora prevzeti odgovornost za sodno odločitev, pristojno, da ob upoštevanju posebnosti zadeve iz postopka v glavni stvari presodi potrebo po izdaji predhodne odločbe, da bi lahko izdalo sodbo, in tudi upoštevnost

vprašanj, ki jih predloži Sodišču. Zato je Sodišče – če se postavljena vprašanja nanašajo na razlago prava Unije, katerega sestavni del je Montrealska konvencija – načeloma dolžno odločiti (sodba z dne 9. julija 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, točka 20 in navedena sodna praksa).

- 26 Iz tega sledi, da za vprašanja o razlagi prava Unije, ki jih postavi nacionalno sodišče v pravnem in dejanskem okviru, za katerega opredelitev je samo odgovorno in katerega pravilnost ni predmet presoje Sodišča, velja domneva upoštevnosti. Sodišče lahko zavrne odločanje o predlogu nacionalnega sodišča samo, če je očitno, da zahtevana razlaga prava Unije nima nobene zveze z dejanskim stanjem ali predmetom spora o glavni stvari, če je problem hipotetičen ali če Sodišče nima na voljo dejanskih in pravnih elementov, ki so potrebni, da bi lahko na postavljena vprašanja dalo koristne odgovore (sodba z dne 9. julija 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, točka 21 in navedena sodna praksa).
- 27 Poleg tega nacionalnemu sodišču nikakor ni prepovedano, da Sodišču postavi vprašanje za predhodno odločanje, odgovor na katero – po mnenju ene od strank v postopku v glavni stvari – ne pušča nobenega razumnega dvoma. Tudi če bi bilo tako, to vprašanje zato ne postane nedopustno (sodbi z dne 1. decembra 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, točki 64 in 65, in z dne 9. julija 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, točka 22).
- 28 Ker v obravnavanem primeru ni dvoma o upoštevnosti vprašanja, ki ga je postavilo predložitveno sodišče, za rešitev spora, o katerem odloča, in ker je to sodišče pojasnilo, da po njegovem mnenju ne gre za *acte clair* in da mora zato kot sodišče, ki odloča na zadnji stopnji, Sodišču predložiti predlog za sprejetje predhodne odločbe, je treba postavljeno vprašanje razglasiti za dopustno.

Vsebinska presoja

- 29 Predložitveno sodišče v bistvu sprašuje, ali je treba člen 17(1) Montrealske konvencije razlagati tako, da pojem „nesreča“ iz te določbe zajema trd pristanek, ki ga zadevni potnik dojema kot nepredviden dogodek, čeprav spada v običajno obratovanje zadevnega zrakoplova.
- 30 Uvodoma je treba opozoriti, da v skladu s členom 3(1) Uredbe št. 2027/97 odgovornost letalskih prevoznikov Unije v zvezi s potniki in njihovo prtljago urejajo vse določbe Montrealske konvencije, ki se nanašajo na to odgovornost.
- 31 Prav tako iz ustaljene sodne prakse izhaja, da je treba mednarodno pogodbo, kot je Montrealska konvencija, razlagati v dobri veri v skladu z običajnim pomenom izrazov v njihovem kontekstu ter glede na njen predmet in namen, v skladu s splošnim mednarodnim pravom, ki velja za Unijo, kot je kodificirano s členom 31 Dunajske konvencije o pravu mednarodnih pogodb z dne 23. maja 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, zvezek 1155, str. 331) (glej v tem smislu sodbi z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, točka 31, in z dne 9. julija 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, točka 27 in navedena sodna praksa).
- 32 Iz besedila člena 17(1) Montrealske konvencije je razvidno, da sta pogoja za odgovornost prevoznika ta, da je mogoče dogodek, ki je povzročil smrt ali telesno poškodbo potnika, opredeliti kot „nesrečo“ in da je do tega dogodka prišlo na letalu ali med vkrcanjem ali izkrcanjem.
- 33 Sodišče je v sodbi z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, točka 35), pojasnilo, da je treba običajen pomen pojma „nesreča“ razumeti kot nepredviden nenameren škodni dogodek.

- 34 Iz navedb predložitvenega sodišča, na katere je bilo opozorjeno v točkah od 20 do 22 te sodbe, je razvidno, da se to sodišče sprašuje zlasti, ali je treba opredelitev škodnega dogodka kot „nepredviden“ v smislu te sodne prakse in s tem kot „nesreče“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije opraviti ob upoštevanju vidika zadevnega potnika ali pa običajnega obratovanja zrakoplova, na katerem se je ta dogodek zgodil.
- 35 Vendar je treba takoj zavriniti razlago pojmov, navedenih v prejšnji točki, ki temelji na vidiku vsakega potnika. Ker se lahko pogledi in pričakovanja spreminjajo od enega potnika do drugega, bi taka razlaga lahko pripeljala do paradoksalnega izida, če bi bilo isti dogodek mogoče opredeliti kot „nepredviden“ in zato kot „nesrečo“ za nekatere potnike, ne pa za druge.
- 36 Poleg tega lahko razlaga pojma „nesreča“ iz člena 17(1) Montrealske konvencije, v skladu s katero je presoja nepredvidenosti zadevnega dogodka odvisna le od dojetanja zadevnega potnika v zvezi s tem dogodkom, ta pojem nerazumno razširi v škodo letalskih prevoznikov. Čeprav so se v skladu s tretjim odstavkom preambule Montrealske konvencije države pogodbenice te konvencije ob zavedanju „pomena zagotavljanja varstva interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu in potrebe po pravični odškodnini, ki temelji na načelu povrnitve v prejšnje stanje“, odločile določiti sistem objektivne odgovornosti letalskih prevoznikov, pa taka ureditev pomeni – kot izhaja iz petega odstavka te preambule – da je treba ohraniti „pravično ravnotežje interesov“, zlasti interesov letalskih prevoznikov in potnikov (glej v tem smislu sodbo z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, točka 36 in navedena sodna praksa).
- 37 Glede bistvenih zahtev na področju upravljanja zadevnega zrakoplova pa je treba opozoriti, da je treba v skladu s točko 1.b Priloge IV k Uredbi št. 216/2008 polet izvesti ob upoštevanju operativnih postopkov za pripravo in izvedbo poleta iz letalskega priročnika ali, če se zahteva, iz operativnega priročnika. Poleg tega točka 4.a te priloge določa, da je treba zrakoplov upravljati v skladu z dokumentacijo o plovnosti ter vsemi povezanimi operativnimi postopki in omejitvami, kakor je navedeno v njegovem odobrenem letalskem priročniku ali enakovredni dokumentaciji, odvisno od primera.
- 38 Poleg tega iz točke 4.c navedene priloge izhaja, da leta ni dovoljeno začeti ali nadaljevati, če pri načrtovani obratovalni masi in ob upoštevanju vseh dejavnikov, ki pomembno vplivajo na njegovo raven zmogljivosti, načrtovana zmogljivost zrakoplova ne dopušča izvedbe vseh faz leta v okviru ustreznih razdalj/območij in brez ovir. Med dejavniki zmogljivosti, ki pomembno vplivajo zlasti na pristanek zrakoplova, so zlasti operativni postopki ter velikost, nagib in stanje vzletnega in pristajalnega področja. V skladu s točko 4.c.1 te priloge je treba take dejavnike upoštevati neposredno kot operativne parametre ali posredno z odstopanji ali rezervami, ki se lahko predvidijo pri načrtovanju podatkov o zmogljivosti, kot je ustrezno za vrsto operacije.
- 39 Namen spoštovanja določb, navedenih v točkah 37 in 38 te sodbe, je zagotoviti pristanek, opravljen v skladu z veljavnimi postopki in omejitvami, navedenimi v letalskem priročniku zadevnega zrakoplova, ali kakršno koli enakovredno dokumentacijo o plovnosti v zvezi s tem zrakoplovom, ter ob upoštevanju zahtev dobre inženirske prakse in dobre prakse na področju upravljanja zrakoplovov, čeprav bi ta pristanek nekateri potniki zaznali kot trši od tistega, ki so ga pričakovali.
- 40 Zato pristanka, ki ne presega omejitev, določenih v postopkih, ki veljajo za zadevni zrakoplov, vključno s predvidenimi odstopanji in rezervami v zvezi z dejavniki zmogljivosti, ki pomembno vplivajo na pristanek, in ki poteka v skladu s temi postopki ter ob upoštevanju zahtev dobre inženirske prakse in dobre prakse na področju upravljanja zrakoplovov, ni mogoče šteti za „nepredviden“ v okviru presoje pogoja, ki je v členu 17(1) Montrealske konvencije določen za nastanek „nesreče“.
- 41 V obravnavanem primeru je treba poudariti, da je po mnenju predložitvenega sodišča trd pristanek na letališču St. Gallen /Altenrhein, kakršen je ta v sporu o glavni stvari, zaradi alpske lege tega letališča varnejši. Po mnenju navedenega sodišča je pristanek iz postopka v glavni stvari potekal, ne da bi bilo

mogoče ugotoviti pilotovo napako, saj je zapisovalnik podatkov o letu beležil navpično obremenitev 1,8 g, kar je vrednost, ki je nižja od najvišje meje 2 g, ki jo lahko v skladu z navedbami proizvajalca letal nosijo podvozje in nosilni deli zadevnega zrakoplova.

- 42 Vendar ob pridržku preverjanja vseh okoliščin, v katerih je prišlo do pristanka, zaradi katerega poteka spor o glavni stvari, ki ga mora opraviti predložitveno sodišče, pristanka, do katerega je prišlo v razmerah, navedenih v prejšnji točki, ni mogoče šteti za nesrečo v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije in zato na podlagi te določbe ni mogoče utemeljiti odgovornosti letalskega prevoznika, in sicer ne glede na subjektivno dojemanje, ki ga lahko ima potnik o tem.
- 43 Glede na zgoraj navedene preudarke je treba na postavljeno vprašanje odgovoriti, da je treba člen 17(1) Montrealske konvencije razlagati tako, da pojem „nesreča“ iz te določbe ne zajema pristanka, ki je potekal v skladu z operativnimi postopki in omejitvami, ki veljajo za zadevni zrakoplov, vključno s predvidenimi odstopanji in rezervami v zvezi z dejavniki zmogljivosti, ki pomembno vplivajo na pristanek, ter ob upoštevanju zahtev dobre inženirske prakse in dobre prakse na področju upravljanja zrakoplovov, tudi če bi zadevni potnik ta pristanek dojemal kot nepredviden dogodek.

Stroški

- 44 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (četrti senat) razsodilo:

Člen 17(1) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sklenjena 28. maja 1999 v Montrealu in jo je Evropska skupnost podpisala 9. decembra 1999, v njenem imenu pa je bila odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001, je treba razlagati tako, da pojem „nesreča“ iz te določbe ne zajema pristanka, ki je potekal v skladu z operativnimi postopki in omejitvami, ki veljajo za zadevni zrakoplov, vključno s predvidenimi odstopanji in rezervami v zvezi z dejavniki zmogljivosti, ki pomembno vplivajo na pristanek, ter ob upoštevanju zahtev dobre inženirske prakse in dobre prakse na področju upravljanja zrakoplovov, tudi če bi zadevni potnik ta pristanek dojemal kot nepredviden dogodek.

Podpisi