Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (първи състав)

9 септември 2015 година*

„Преюдициално запитване — Отговорност на въздушните превозвачи при злополука — Иск за обезщетение — Конвенция от Монреал — Регламент (ЕО) № 2027/97 — Полет, извършен безвъзмездно от собственика на недвижим имот с цел представяне на този имот на евентуален купувач — Регламент (ЕО) № 864/2007 — Предвиден в националното право пряк иск срещу застрахователя на гражданската отговорност“

По дело C-240/14

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landesgericht Korneuburg (Австрия) с акт от 12 май 2014 г., постъпил в Съда на 12 май 2014 г., в рамките на производство по дело

Eleonore Prüller-Frey

срещу

Norbert Brodnig,

Axa Versicherung AG,

СЪДЪТ (първи състав),

състоящ се от: A. Tizzano, председател на състава, S. Rodin (докладчик), A. Borg Barthet, E. Levits и M. Berger, съдии,

генерален адвокат: M. Szpunar,

секретар: V. Tourrès, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 4 март 2015 г.,

като има предвид становищата, представени:

— за E. Prüller-Frey, от A. Weinzierl, Rechtsanwalt,

— за M. Brodnig и Axa Versicherung AG, от F. Hörlsberger, Rechtsanwalt,

— за австрийското правителство, от C. Pesendorfer, в качеството на представител,

— за френското правителство, от M. Hours, в качеството на представител,

* Език на производството: немски.

— за Европейската комисия, от G. Braun, M. Wilderspin, F. Wilman и K.-P. Wojcik, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 20 май 2015 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 1, параграф 1 и членове 17, 29 и 33 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г. и одобрена от името на Европейския съюз с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г. (ОВ L 194, стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112, наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“), на член 2, параграф 1, букви а) и в) от Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 година относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж (ОВ L 285, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 4, стр. 170), изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 г. (ОВ L 140, стр. 2; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 9, стр. 146, наричан по-нататък „Регламент № 2027/97“), на член 3, букви в) и ж) от Регламент (ЕО) № 785/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 година относно застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства (ОВ L 138, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 14, стр. 3), на член 67 от Регламент (ЕО) № 44/2001 на Съвета от 22 декември 2000 година относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела (ОВ L 12, 2001 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 19, том 3, стр. 74 и поправка в ОВ L 10, 15.1.2014 г., стр. 32), на член 18 от Регламент (ЕО) № 864/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 11 юли 2007 година относно приложимото право към извъндоговорни задължения („Рим II“) (ОВ L 199, стр. 40), както и на член 7, параграф 1, буква е) от Втора директива 88/357/ЕИО на Съвета от 22 юни 1988 година относно координирането на законовите, подзаконовите и административните разпоредби, отнасящи се до прякото застраховане, различно от животозастраховането, и за формулиране на разпоредби за улесняване на ефективното упражняване на свободата на предоставяне на услуги, и за изменение на Директива 73/239/ЕИО (ОВ L 172, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 197), изменена с Директива 92/49/ЕИО на Съвета от 18 юни 1992 г. (ОВ L 228, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 2, стр. 53).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между, от една страна, г-жа Prüller-Frey, и от друга — г-н Brodnig и Axa Versicherung AG (наричано по-нататък „Axa“), германско застрахователно дружество, относно обезщетяването на настъпилите и бъдещите вреди, причинени на г-жа Prüller-Frey в резултат на въздушно произшествие.

Правна уредба

Международното право

3 Член 1, параграф 1 от Конвенцията от Монреал гласи следното:

„Тази конвенция се прилага за всякакъв международен превоз на хора, багаж или товари, извършван с въздухоплавателно средство срещу възнаграждение. Тя се прилага също и за безвъзмезден превоз с въздухоплавателно средство, извършван от предприятие за въздушен транспорт“.

Правото на Съюза

4 Съгласно член 1 от Регламент № 2027/97:

„Настоящият регламент прилага съответните разпоредби на Конвенцията от Монреал относно въздушния превоз на пътници и на техния багаж и установява някои допълнителни разпоредби. Същевременно той разширява приложението на тези разпоредби за въздушните превози, осъществявани на територията на отделна държава членка“.

5 Член 2, параграф 1 от посочения регламент гласи:

„По смисъла на настоящия регламент:

а) „въздушен превозвач“ е предприятие за въздушен транспорт, притежател на валиден лиценз за експлоатация;

б) „въздушен превозвач на Общността“ е въздушен превозвач, притежател на валиден лиценз за експлоатация, издаден от държава членка съгласно разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 2407/92 [на Съвета от 23 юли 1992 година относно лицензирането на въздушни превозвачи (ОВ L 240, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 2, стр. 76)];

в) „лице с право на обезщетение“ е пътник или всяко лице, което може да предявява претенции за обезщетение от името на въпросния пътник в съответствие с приложимото право;

[…]“.

6 Регламент № 2407/92 е отменен, считано от 1 ноември 2008 г., с Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 година относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (преработен) (ОВ L 293, стр. 3).

7 Член 2 от Регламент № 1008/2008 гласи следното:

„За целите на настоящия регламент:

[…]

4) „въздухоплавателна услуга“ означава полет или серия от полети за превоз на пътници, товари и/или поща срещу възнаграждение и/или срещу наем;

5) „полет“ означава заминаване от определено летище към определено като дестинация летище;

6) „вътрешен полет“ означава полет, който не включва превоз на пътници, поща и/или товари между различни летища или други точки, на които е разрешено кацане;

[…]“.

8 Член 3 от посочения регламент предвижда:

„1. На никое предприятие, установено в Общността, не се позволява да извършва въздушен превоз на пътници, поща и/или товари срещу възнаграждение и/или такса, освен ако на предприятието не е предоставен подходящ оперативен лиценз.

Предприятие, което отговаря на изискванията на настоящата глава, има право да получи оперативен лиценз.

[…]

3. Без да се засягат други приложими разпоредби на правото на Общността, националното или международното право, следните категории въздухоплавателни услуги не се подчиняват на изискването за притежаване на валиден оперативен лиценз:

а) въздухоплавателни услуги, предоставяни от безмоторни и/или свръхлеки въздухоплавателни средства с моторна тяга, и

б) местни полети“.

9 Член 2, параграф 2 от Регламент № 785/2004 гласи:

„Настоящият регламент не се прилага за:

[…]

ж) летателни апарати, включително планери с максимално излетно тегло по-малко от 500 кг и микросветлини, които:

— се използват за нетърговски цели или

— се използват за локално полетно обучение, в което не се включва пресичане на международни граници,

дотолкова доколкото се засягат застрахователните задължения по настоящия регламент, свързани с рисковете от война и тероризъм“.

10 Член 4 от Регламент № 864/2007 предвижда:

„1. Освен ако не е предвидено друго в настоящия регламент, приложимото право към извъндоговорни задължения, произтичащи от непозволено увреждане, е правото на държавата, в която е настъпила вредата, независимо в коя държава е настъпил вредоносният факт и независимо в коя държава или държави настъпват непреките последици от този факт.

2. Когато обаче и лицето, чиято отговорност се търси, и увреденото лице имат обичайно местопребиваване в една и съща държава към момента на настъпване на вредата, се прилага правото на тази държава.

3. Когато от обстоятелствата като цяло следва, че непозволеното увреждане е явно по-тясно свързано с държава, различна от посочената в параграфи 1 или 2, се прилага правото на тази друга държава. Явно по-тясната връзка с друга държава може да се основава, в частност, на предходно отношение между страните, като например договор, който е в тясна връзка със съответното непозволено увреждане“.

11 Член 18 от посочения регламент гласи:

„Увреденото лице може да предяви иск за обезщетение пряко срещу застрахователя на лицето, чиято отговорност се търси, ако приложимото към извъндоговорното задължение право или приложимото към застрахователния договор право предвижда това“.

12 Съгласно член 1 от Първа директива 73/239/ЕИО на Съвета от 24 юли 1973 година относно координирането на законовите, подзаконовите и административните разпоредби относно достъпа до и упражняването на пряка застрахователна дейност, различна от животозастраховане (ОВ L 228, стр. 3; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 14), изменена с Директива 88/357 (наричана по-нататък „Директива 73/239“):

„1. Настоящата директива се отнася за достъпа до и упражняването на пряка застрахователна дейност на основата на самостоятелна заетост, включително предоставянето на посочената в параграф 2 помощ, която се извършва от предприятия, които са установени на територията на държава членка, или които желаят да бъдат установени там.

[…]

3. Класификацията по категории на посочената в настоящия член дейност се съдържа в приложението“.

13 Член 5 от Директива 73/239 предвижда:

„По смисъла на настоящата директива:

[…]

г) „големи рискове“ означава:

i) рискове, класифицирани в класове 4, 5, 6, 7, 11 и 12 на точка А от приложението;

[…]“.

14 В приложението към посочената директива се уточнява:

„А. Класификация на рисковете според класа застраховка

[…]

5. Въздухоплавателни средства

Всички щети или погиване на въздухоплавателни средства […]

11. Гражданска отговорност за въздухоплавателни средства

Всяка отговорност, произтичаща от използването на въздухоплавателни средства (включително отговорност на превозвача)

[…]“.

15 Член 7, параграф 1 от Директива 88/357 гласи:

„Приложимият закон към договорите за застраховки, посочени в настоящата директива и регулиращ рисковете, които са в държавите членки, се формулира в съответствие със следните разпоредби:

[…]

е) в случай на рисковете, посочени в член 5, буква г) от Директива 73/239/ЕИО, страните по договора могат да изберат което и да е право.

[…]“.

Спорът по главното производство и преюдициалните въпроси

16 На 30 август 2010 г. г-жа Prüller-Frey, която към онзи момент има местожителство и постоянно местопребиваване в Австрия, лети на борда на жирокоптер, модел „Calidus“, с максимално излетно тегло от 450 килограма, пилотиран от г-н Preiss, над засадени с алое вера площи с оглед на евентуалното им придобиване.

17 Преди този полет г-н Preiss, който е собственик на жирокоптера, се е обърнал към г-н Brodnig с молба да му помогне да сключи договор за застраховка на изгодна цена. Тъй като г-н Brodnig има натрупани повече летателни часове от г-н Preiss, а застрахователната премия се изчислява в зависимост от летателните часове, г-н Brodnig, който е обявил местопребиваване както в Испания, където живее от 2007 г., така и в Австрия, приема да сключи — в качеството на държател на разглеждания в главното производство жирокоптер — с Аха на 6 май 2009 г. договор с предмет застраховка „Гражданска отговорност“ на държателя в комбинация със застраховане на местата във въздухоплавателното средство.

18 В тази застрахователна полица предназначението на разглеждания в главното производство жирокоптер е определено по следния начин: „Бизнесполети и пътнически полети, както и демонстрационни полети с цел продажба“. В посочената застрахователна полица се уточнява, че за нея се прилага германското право и че по искове от застрахователното правоотношение компетентни са „съдилищата на Федерална република Германия“. Тази полица обаче не изключва „компетентността на други съдилища, която е уредена императивно в германското право“.

19 Разглежданият в главното производство жирокоптер излита от летище Medina Sidonia (Испания) и претърпява произшествие близо до Jerez de la Frontera (Испания).

20 Г-жа Prüller-Frey, която е получила телесно увреждане при това произшествие, сезира Landesgericht Korneuburg (Областен съд, Корнойбург) с искане ответниците да бъдат осъдени да ѝ заплатят сума в размер на 142 946,40 EUR, заедно с лихви от 4 %, считано от 2 октомври 2012 г., както и да се установи, че последните носят солидарна отговорност за всички бъдещи

вреди, които се намират в причинно-следствена връзка с посоченото произшествие, като все пак г-н Brodnig трябва да носи отговорност до законоустановената граница, а Аха — до размера на застрахователната сума по разглеждания в главното производство договор за застраховка.

21 В хода на производството пред Landesgericht Korneuburg ответниците оспорват компетентността на австрийските съдилища да се произнесат по спора в главното производство и твърдят също, че за последния е приложимо испанското, а не австрийското право. Според тях възможността на г-жа Prüller-Frey да предяви пряк иск срещу Аха зависи от разглежданата в главното производство застрахователна полица. Като се имало предвид обаче, че за полицата се прилагало германското право, съгласно което не можело да се предявява такъв иск, и че за положението в главното производство се прилагало испанското право, което не предвиждало пряк иск, искът на г-жа Prüller-Frey трябвало да се отхвърли. Между страните в главното производство все пак няма спор по въпроса, че разглежданата застраховка е задължителна и че Конвенцията от Монреал не е приложима за фактите в главното производство.

22 Запитващата юрисдикция изразява съмнения относно неприложимостта на Конвенцията от Монреал за фактите в главното производство поради разширяването на приложното ѝ поле по отношение на вътрешните полети съгласно Регламент № 2027/97. В това отношение посочената юрисдикция иска да се установи кой е приложимият за тези факти режим на отговорност, както и — в случай че тази конвенция не е приложима — дали член 18 от Регламент № 864/2007 следва да се тълкува в смисъл, че позволява на г-жа Prüller-Frey да предяви пряк иск срещу Аха по силата на приложимото за извъндоговорното задължение право, независимо от приложимото за разглеждания в главното производство договор за застраховка право, избрано от г-н Brodnig и Аха.

23 При тези обстоятелства Landesgericht Korneuburg решава, предвид съмненията си относно тълкуването на правото на Съюза, да спре производството по делото и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Следва ли член 2, параграф 1, букви а) и в) от Регламент № 2027/97, член 3, букви в) и ж) от Регламент № 785/2004 и член 1, параграф 1 от Конвенцията от Монреал да се тълкуват в смисъл, че претенции за обезщетение, предявени от увредено лице,

— което е било пътник във въздухоплавателно средство, чието място на отлитане и място на кацане е едно и също място на територията на една държава членка, като

— е превозено безвъзмездно от пилота,

— целта на полета е била да се извърши въздушен оглед на недвижимия имот за целите на планирана с пилота сделка с този имот, и

— което в резултат на катастрофата с въздухоплавателното средство претърпява телесно увреждане,

трябва да се преценяват единствено въз основа на член 17 от Конвенцията от Монреал и националното право не се прилага?

2) При утвърдителен отговор на първия въпрос, следва ли член 33 от Конвенцията от Монреал и член 67 от Регламент № 44/2001 да се тълкуват в смисъл, че компетентността за разглеждане и произнасяне по посочените в първия въпрос претенции за обезщетение трябва да се преценява единствено въз основа на член 33 от Конвенцията от Монреал?

3) При утвърдителен отговор на първия въпрос, следва ли член 29 от Конвенцията от Монреал и член 18 от Регламент № 864/2007 да се тълкуват в смисъл, че не допускат национални разпоредби, които предвиждат пряк иск на посоченото в първия въпрос увредено лице срещу застрахователя на гражданската отговорност на лицето, причинило вредите?

4) При отрицателен отговор на първия въпрос, следва ли член 7, параграф 1, буква е) от Директива 88/357 и член 18 от Регламент № 864/2007 да се тълкуват в смисъл, че условията за допустимост на прекия иск, предявен от посоченото в първия въпрос увредено лице срещу застрахователя на гражданската отговорност на лицето, причинило вредите, трябва да се преценяват съгласно правото на трета държава, когато:

— правният ред, който намира приложение съгласно приложимия закон за непозволеното увреждане, предвижда прекия иск в Закона за застрахователните договори, който е част от този правен ред,

— страните по застрахователния договор изберат правния ред на трета държава,

— според който се прилага правото на държавата, в която се намира седалището на застрахователя, и

— правният ред на тази държава също така предвижда прекия иск в Закона за застрахователните договори, който е част от този правен ред?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

24 С първия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 2, параграф 1, букви а) и в) от Регламент № 2027/97 и член 1, параграф 1 от Конвенцията от Монреал следва да се тълкуват в смисъл, че искане за обезщетение, предявено от лице, което е било пътник във въздухоплавателно средство, отлетяло от и кацнало на едно и също място на територията на една държава членка, което е било превозено безвъзмездно от пилота, като целта на полета е била да се извърши въздушен оглед на недвижим имот за целите на планирана с пилота сделка с този имот, и което в резултат на катастрофата с въздухоплавателното средство е претърпяло телесно увреждане, трябва да се разглежда единствено въз основа на член 17 от Конвенцията от Монреал, като поради това е изключено прилагането на националното право.

25 За да се отговори на този въпрос, в самото начало трябва да се определи дали Конвенцията от Монреал е приложима за случая по главното производство.

26 В това отношение е важно да се подчертае, че съгласно член 1 от Регламент № 2027/97 той прилага съответните разпоредби на Конвенцията от Монреал относно въздушния превоз на пътници и на техния багаж и установява някои допълнителни разпоредби.

27 Ето защо, за да се определи дали Конвенцията от Монреал е приложима за случая по главното производството, следва да се провери дали той попада в приложното поле на Регламент № 2027/97.

28 За тази цел следва да се припомни, че съгласно член 1 от този регламент посочената конвенция започва да се прилага и за въздушните превози, осъществявани на територията на една-единствена държава членка.

29 При все това Регламент № 2027/97 се прилага само за „въздушните превозвачи“ по смисъла на член 2, параграф 1, буква а) от него, а именно предприятията за въздушен транспорт, притежатели на валиден лиценз за експлоатация, и за „въздушните превозвачи на Общността“ по смисъла на член 2, параграф 1, буква б) от него, а именно въздушните превозвачи, притежатели на валиден лиценз за експлоатация, издаден от държава членка съгласно разпоредбите на Регламент № 2407/92.

30 В това отношение от акта за преюдициално запитване е видно, че ответниците не попадат в обхвата на понятието „въздушен превозвач“ по смисъла на член 2, параграф 1, буква а) от Регламент № 2027/97, тъй като не са предприятия за въздушен транспорт, притежатели на валиден лиценз за експлоатация.

31 Освен това ответниците в главното производство не попадат и в обхвата на понятието „въздушен превозвач на Общността“ по смисъла на член 2, параграф 1, буква б) от Регламент № 2027/97, тъй като не са въздушни превозвачи, притежатели на валиден лиценз за експлоатация, издаден от държава членка съгласно разпоредбите на Регламент № 2407/92.

32 Впрочем тази констатация се потвърждава също от обстоятелството, че разглежданият в главното производство полет, извършен безвъзмездно в рамките на територията на държава членка, има за цел евентуалното сключване на сделка с недвижим имот, а не превозването на пътници между различни летища или други точки, на които е разрешено кацане, поради което той е „вътрешен полет“ по смисъла на член 2, параграф 1, точка 6 от Регламент № 1008/2008, и от обстоятелството, че съгласно член 3, параграф 3, буква б) от последния регламент за полет от такова естество не се прилага задължението за притежаване на лиценз за експлоатация.

33 При това положение, след като ответниците в главното производство не биха могли да се разглеждат като „въздушни превозвачи“, нито, на по-силно основание, като „въздушни превозвачи на Общността“ по смисъла на член 2, параграф 1, букви а) и б) от Регламент № 2027/97, случаят по главното производство не попада в приложното поле на този регламент.

34 Следователно Конвенцията от Монреал, която е приложима за полетите в рамките на една-единствена държава членка само при условие че те попадат в приложното поле на Регламент № 2027/97, не е приложима за случая по главното производство.

35 От всичко изложено по-горе следва, че член 2, параграф 1, букви а) и в) от Регламент № 2027/97 и член 1, параграф 1 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкуват в смисъл, че не допускат да бъде разгледано въз основа на член 17 от посочената конвенция искането за обезщетение, предявено от лице, което е било пътник във въздухоплавателно средство, отлетяло от и кацнало на едно и също място на територията на една държава членка, което е било превозено безвъзмездно от пилота, като целта на полета е била да се извърши въздушен оглед на недвижим имот за целите на планирана с пилота сделка с този имот, и което в резултат на катастрофата с въздухоплавателното средство е претърпяло телесно увреждане.

36 Като се има предвид, че на първия въпрос е даден отрицателен отговор, не следва да се отговоря на втория и третия въпрос.

По четвъртия въпрос

37 С четвъртия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 18 от Регламент № 864/2007 следва да се тълкува в смисъл, че в положение като това по главното производство позволява увреденото лице да предяви пряк иск срещу застрахователя на лицето,

чиято отговорност се търси, когато това е предвидено от приложимото към извъндоговорното задължение право, въз основа на което е направено искането за обезщетение, независимо от предвиденото в избраното от страните приложимо към застрахователния договор право.

38 За да се отговори на този въпрос, следва да се припомни, че не би могло да се изключи възможността при определени условия отговорността за поправяне на вредите, настъпили в резултат на произшествие с въздухоплавателно средство, да спада към категорията на извъндоговорните задължения по смисъла на член 2 от Регламент № 864/2007.

39 В такъв случай увреденото лице може да предяви иск за обезщетение срещу застрахователя на лицето, чиято отговорност се търси, ако — както следва от текста на член 18 от Регламент № 864/2007 — приложимото към извъндоговорното задължение право или приложимото към съответния застрахователен договор право предвижда това.

40 Както отбелязва генералният адвокат в точка 75 от заключението си, член 18 от Регламент № 864/2007 не съставлява стълкновителна норма с оглед приложимото материално право за определяне на задължението на застрахователя или на застрахованото лице съгласно договор за застраховка.

41 Този член само разрешава предявяването на пряк иск, в случай че едно от посочените в него приложими права предвижда такава възможност.

42 При все това правото на увреденото лице да предявява пряк иск срещу застрахователя на лицето, чиято отговорност се търси, не поражда последици за договорните задължения на страните по съответния договор за застраховка. Също така изборът на тези страни на приложимото за договора право не оказва въздействие върху правото на увреденото лице да предяви пряк иск съгласно приложимото за извъндоговорното задължение право.

43 Ето защо, за да определи дали в случая г-жа Prüller-Frey може да предяви пряк иск срещу Аха, запитващата юрисдикция трябва да провери дали приложимото за разглежданото в главното производство извъндоговорно задължение право, определено съгласно член 4 от Регламент № 864/2007, или правото, приложимо за сключения между Аха и г-н Brodnig договор за застраховка, позволява предявяването на такъв иск.

44 В това отношение приложимото за съответния договор за застраховка право не би могло да бъде пречка за предявяване на пряк иск евентуално на основание на приложимото за извъндоговорното задължение право.

45 От всичко изложено по-горе следва, че член 18 от Регламент № 864/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че в положение като това по главното производство позволява увреденото лице да предяви пряк иск срещу застрахователя на лицето, чиято отговорност се търси, когато това е предвидено от приложимото към извъндоговорното задължение право, независимо от предвиденото в избраното от страните приложимо към застрахователния договор право.

По съдебните разноски

46 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (първи състав) реши:

1) **Член 2, параграф 1, букви а) и в) от Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 година относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж, изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 г., и член 1, параграф 1 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г. и одобрена от името на Европейския съюз с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г., трябва да се тълкуват в смисъл, че не допускат да бъде разгледано въз основа на член 17 от посочената конвенция искането за обезщетение, предявено от лице, което е било пътник във въздухоплавателно средство, отлетяло от и кацнало на едно и също място на територията на една държава членка, което е било превозено безвъзмездно от пилота, като целта на полета е била да се извърши въздушен оглед на недвижим имот за целите на планирана с пилота сделка с този имот, и което в резултат на катастрофата с въздухоплавателното средство е претърпяло телесно увреждане.**

2) **Член 18 от Регламент (ЕО) № 864/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 11 юли 2007 година относно приложимото право към извъндоговорни задължения („Рим II“) трябва да се тълкува в смисъл, че в положение като това по главното производство позволява увреденото лице да предяви пряк иск срещу застрахователя на лицето, чиято отговорност се търси, когато това е предвидено от приложимото към извъндоговорното задължение право, независимо от предвиденото в избраното от страните приложимо към застрахователния договор право.**

Подписи