Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (prvního senátu)

9. září 2015 *

„Řízení o předběžné otázce — Odpovědnost leteckých dopravců v případě nehody — Žaloba na náhradu škody — Montrealská úmluva — Nařízení (ES) č. 2027/97 — Let, který bezplatně uskutečnil vlastník nemovitosti za účelem jejího předvedení potenciálnímu kupci — Nařízení (ES) č. 864/2007 — Přímá žaloba proti pojistiteli občanskoprávní odpovědnosti upravená ve vnitrostátním právu“

Ve věci C-240/14,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Landesgericht Korneuburg (Rakousko) ze dne 12. května 2014, došlým Soudnímu dvoru dne 12. května 2014, v řízení

Eleonore Prüller-Frey

proti

Norbertu Brodnigovi,

Axa Versicherung AG,

SOUDNÍ DVŮR (první senát),

ve složení A. Tizzano, předseda senátu, S. Rodin (zpravodaj), A. Borg Barthet, E. Levits a M. Berger, soudci,

generální advokát: M. Szpunar,

vedoucí soudní kanceláře: V. Tourrès, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 4. března 2015,

s ohledem na vyjádření předložená:

— za E. Prüller-Frey A. Weinzierlem, Rechtsanwalt,

— za N. Brodniga a Axa Versicherung AG F. Hörlsbergerem, Rechtsanwalt,

— za rakouskou vládu C. Pesendorfer, jako zmocněnkyní,

— za francouzskou vládu M. Hours, jako zmocněnkyní,

* Jednací jazyk: němčina.

— za Evropskou komisi G. Braunem, M. Wilderspinem, F. Wilmanem a K.-P. Wojcikem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 20. května 2015,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 1 odst. 1 a článků 17, 29 a 33 Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999 a schválené jménem Evropské unie rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491, dále jen „Montrealská úmluva“), čl. 2 odst. 1 písm. a) a c) nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (Úř. věst. L 285, s. 1; Zvl. vyd. 07/03, s. 489), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002 (Úř. věst. L 140, s. 2; Zvl. vyd. 07/06, s. 246, dále jen „nařízení č. 2027/97“), čl. 3 písm. c) a g) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel (Úř. věst. L 138, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 160), článku 67 nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Úř. věst. 2001 L 12, s. 1; Zvl. vyd. 19/04, s. 42), článku 18 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (Řím II) (Úř. věst. L 199, s. 40), jakož i čl. 7 odst. 1 písm. f) druhé směrnice Rady 88/357/EHS ze dne 22. června 1988 o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přímého pojištění jiného než životního, kterou se stanoví opatření k usnadnění účinného výkonu volného pohybu služeb a kterou se mění směrnice 73/239/EHS (Úř. věst. L 172, s. 1; Zvl. vyd. 06/01, s. 198), ve znění směrnice Rady 92/49/EHS ze dne 18. června 1992 (Úř. věst. L 228, s. 1; Zvl. vyd. 06/01, s. 346, dále jen „směrnice 88/357“).

2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi E. Prüller-Frey na jedné straně a N. Brodnigem a německou pojišťovnou Axa Versicherung AG (dále jen „Axa“) na straně druhé ve věci náhrady v současnosti a v budoucnu vzniklé škody, která byla způsobena E. Prüller-Frey na základě letecké nehody.

Právní rámec

Mezinárodní právo

3 Článek 1 odst. 1 Montrealské úmluvy zní takto:

„Tato úmluva se vztahuje na veškerou mezinárodní leteckou dopravu osob, zavazadel nebo nákladu [za úplatu]. Vztahuje se také na bezplatnou leteckou dopravu prováděnou leteckou dopravní společností.“

Unijní právo

4 Podle článku 1 nařízení č. 2027/97 platí:

„Toto nařízení provádí příslušná ustanovení Montrealské úmluvy, pokud jde o leteckou dopravu cestujících a jejich zavazadel, a stanoví určitá doplňující ustanovení. Dále rozšiřuje používání těchto ustanovení na leteckou dopravu uvnitř jednotlivého členského státu.“

5 Článek 2 odst. 1 uvedeného nařízení stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se:

a) ‚leteckým dopravcem' rozumí podnik letecké dopravy s platnou provozní licencí;

b) ‚leteckým dopravcem Společenství' rozumí letecký dopravce s platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s nařízením [Rady] (EHS) č. 2407/92 [ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. L 240, s. 1; Zvl. vyd. 06/02, s. 3)];

c) ‚osobou oprávněnou k náhradě škody' rozumí cestující nebo každá osoba oprávněná uplatňovat v souladu s platnými právními předpisy nárok týkající se tohoto cestujícího;

[…]"

6 Nařízení č. 2407/92 bylo s účinností od 1. listopadu 2008 zrušeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (přepracované znění) (Úř. věst. L 293, s. 3).

7 Článek 2 nařízení č. 1008/2008 zní takto:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

[…]

4) ‚leteckou službou' let nebo soubor letů za účelem přepravy cestujících, nákladu nebo poštovních zásilek za úplatu;

5) ‚letem' odlet z určitého letiště směrem ke stanovenému letišti přistání;

6) ‚místním letem' let nezahrnující přepravu cestujících, poštovních zásilek nebo nákladu mezi různými letišti nebo jinými povolenými místy přistání;

[…]"

8 Článek 3 uvedeného nařízení stanoví:

„1. Žádný podnik usazený ve Společenství není oprávněn k letecké přepravě cestujících, poštovních zásilek nebo nákladu za úplatu, nebyla-li mu vydána příslušná provozní licence.

Podnik, který splňuje požadavky této kapitoly, má nárok na získání provozní licence.

[…]

3. Aniž jsou dotčeny jakékoli jiné platné předpisy práva Společenství, vnitrostátního nebo mezinárodního práva, požadavek být držitelem platné provozní licence se nevztahuje na tyto kategorie leteckých služeb:

a) letecké služby prováděné bezmotorovými nebo ultralehkými motorovými letadly a

b) místní lety."

9 V článku 2 odst. 2 nařízení č. 785/2004 se uvádí:

„Toto nařízení se nevztahuje na

[…]

g) letadla včetně větroňů s maximální vzletovou hmotností nižší než 500 kg a ultralehká letadla, která

— se používají pro neobchodní účely nebo

— se používají pro místní výuku létání, při níž se nepřekračují mezinárodní hranice,

pokud jde o povinnosti pojištění podle tohoto nařízení vztahující se k rizikům války a terorismu.“

10 Článek 4 nařízení č. 864/2007 stanoví:

„1. Nestanoví-li toto nařízení jinak, je rozhodným právem pro mimosmluvní závazkové vztahy, které vznikají z civilních deliktů, právo země, kde škoda vznikla, bez ohledu na to, ve které zemi došlo ke skutečnosti, jež vedla ke vzniku škody, a bez ohledu na to, ve které zemi nebo kterých zemích se projevily nepřímé následky této skutečnosti.

2. Mají-li však osoba, vůči které je vznášen nárok na náhradu škody, a poškozený v okamžiku vzniku škody obvyklé bydliště ve stejné zemi, použije se právo této země.

3. Vyplývá-li ze všech okolností případu, že je civilní delikt zjevně úžeji spojen s jinou zemí, než je země uvedená v odstavci 1 nebo 2, použije se právo této jiné země. Zjevně užší vztah k jiné zemi by mohl být založen zejména na již existujícím vztahu mezi stranami, jakým může být například smlouva, který úzce souvisí s daným civilním deliktem.“

11 Článek 18 uvedeného nařízení stanoví:

„Poškozený může vznést svůj nárok přímo proti pojistiteli osoby povinné k nahrazení škody, stanoví-li to právo rozhodné pro daný mimosmluvní závazkový vztah nebo právo rozhodné pro danou pojistnou smlouvu.“

12 Podle článku 1 první směrnice Rady 73/239/EHS ze dne 24. července 1973 o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přístupu k činnosti v přímém pojištění jiném než životním a jejího výkonu (Úř. věst. L 228, s. 3; Zvl. vyd. 06/01, s. 14), ve znění směrnice 88/357 (dále jen „směrnice 73/239“), platí:

„1. Tato směrnice se vztahuje na přístup k samostatné výdělečné činnosti v přímém pojištění, včetně poskytování asistence uvedené v odstavci 2, prováděné pojišťovnami usazenými nebo hodlajícími se usadit na území členského státu, a na výkon této činnosti.

[…]

3. Klasifikace činností uvedených v tomto článku podle odvětví je obsažena v příloze.“

13 Článek 5 směrnice 73/239 stanoví:

„Pro účely této směrnice se rozumí:

[…]

d) ‚velkými riziky'

i) rizika zařazená do odvětví 4, 5, 6, 7, 11 a 12 bodu A přílohy;

[…]"

14 V příloze této směrnice se uvádí:

„A. Klasifikace rizik podle pojistných odvětví

[…]

5. *Letecké dopravní prostředky*

Veškerá poškození, ztráty nebo zničení leteckých dopravních prostředků […]

11. *Odpovědnost za škody z provozu leteckých dopravních prostředků*

Veškerá odpovědnost za škody vyplývající z použití leteckých dopravních prostředků (včetně odpovědnosti dopravce za škodu).

[…]"

15 V článku 7 odst. 1 směrnice 88/357 se uvádí:

„Rozhodné právo pojistných smluv zmíněných v této směrnici kryjících rizika nacházející se v členských státech se určuje takto:

[…]

f) Pro rizika uvedená v čl. 5 písm. d) směrnice 73/239/EHS si mohou smluvní strany zvolit kterékoli právo.

[…]"

Spor v původním řízení a předběžné otázky

16 E. Prüller-Frey, která měla v dané době bydliště a místo obvyklého pobytu v Rakousku, letěla dne 30. srpna 2010 na palubě vírníku, model „Calidus" s maximální vzletovou hmotností (MVH) 450 kilogramů, jehož pilotem byl F. Preiss, nad plantáží aloe vera za účelem její případné koupě.

17 F. Preiss, který byl vlastníkem uvedeného vírníku, požádal před tímto letem N. Brodniga, aby mu pomohl uzavřít pojistnou smlouvu za výhodnou cenu. Vzhledem k tomu, že N. Brodnig nalétal více letových hodin než F. Preiss a že se výše pojistného počítá na základě počtu letových hodin, N. Brodnig, který uvedl, že má trvalý pobyt jak ve Španělsku, kde žil od roku 2007, tak v Rakousku, souhlasil a dne 6. května 2009 uzavřel jako držitel vírníku dotčeného v původním řízení pojistnou smlouvu se společností Axa, jejímž předmětem bylo sdružené pojištění občanskoprávní odpovědnosti držitele tohoto vírníku a osob v něm cestujících.

18 Tato pojistná smlouva vymezovala účel použití vírníku dotčeného v původním řízení takto: „služební lety, soukromé lety, předváděcí lety za účelem prodeje". V uvedené pojistné smlouvě bylo upřesněno, že se řídí německým právem a soudy příslušnými k rozhodování o žalobách vycházejících z této

smlouvy jsou „soudy Spolkové republiky Německo“. Tato pojistná smlouva nicméně nevyloučila – jak v ní rovněž bylo uvedeno – „ostatní důvody založení obligatorní příslušnosti soudů podle německého práva“.

19 Vírník dotčený v původním řízení vzlétl z Medina Sidonia (Španělsko) a v blízkosti Jerez de la Frontera (Španělsko) měl nehodu.

20 E. Prüller-Frey, která při této nehodě utrpěla fyzická zranění, podala u Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu) žalobu, kterou se domáhala, aby byla žalovaným uložena povinnost zaplatit jí částku 142 946,40 eura navýšenou o 4 % úrok od 2. října 2012, a aby byla určena jejich solidární odpovědnost za veškerou v budoucnu vzniklou škodu, mezi níž a uvedenou nehodou bude existovat příčinná souvislost; podle žalobkyně nicméně v případě N. Brodniga nesmí odpovědnost překročit mez odpovědnosti, která je stanovena právními předpisy, a v případě společnosti Axa výši pojistné částky stanovené v pojistné smlouvě dotčené v původním řízení.

21 Žalovaní v řízení u Landesgericht Korneuburg zpochybňují příslušnost rakouských soudů k rozhodnutí ve sporu v původním řízení a dodávají, že rozhodným právem v tomto sporu je právo španělské, a nikoliv právo rakouské. Domnívají se, že možnost E. Prüller-Frey podat přímou žalobu proti společnosti Axa závisí na pojistné smlouvě dotčené v původním řízení. Vzhledem k tomu, že se však tato smlouva řídí německým právem, podle kterého je zakázáno takovou žalobu podat, a že se situace v původním řízení řídí španělským právem, které řízení o přímé žalobě nezná, měla by být žaloba E. Prüller-Frey odmítnuta. Účastníci původního řízení se nicméně shodují na tom, že dotčené pojištění je povinné a na skutkový stav v původním řízení se nepoužije Montrealská úmluva.

22 Předkládající soud vyjadřuje ohledně nepoužitelnosti Montrealské úmluvy na skutkový stav v původním řízení pochybnosti, protože na základě nařízení č. 2027/97 se její použitelnost rozšířila na vnitrostátní lety. Předkládající soud chce v tomto ohledu určit režim odpovědnosti, kterým se musí řídit daný skutkový stav, a za předpokladu, že by tato úmluva nebyla použitelná, i to, zda je třeba vyložit článek 18 nařízení č. 864/2007 tak, že umožňuje E. Prüller-Frey podat přímou žalobu proti společnosti Axa na základě práva rozhodného pro mimosmluvní závazkový vztah bez ohledu na právo rozhodné pro pojistnou smlouvu dotčenou v původním řízení, které si zvolili N. Brodnig a společnost Axa.

23 Za těchto okolností se Landesgericht Korneuburg s ohledem na pochybnosti, které má ohledně výkladu unijního práva, rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být čl. 2 odst. 1 písm. a) a c) nařízení č. 2027/97, čl. 3 písm. c) a g) nařízení č. 785/2004, jakož i čl. 1 odst. 1 Montrealské úmluvy vykládány v tom smyslu, že žalobu na náhradu škody, již podala poškozená,

— která byla na palubě letadla, jehož místo odletu a přistání se nacházelo na témže místě v jednom členském státě,

— kterou pilot přepravoval bezplatně,

— v rámci letu s cílem prohlédnout si z výšky nemovitost, jež byla předmětem plánované transakce s pilotem, a

— která při pádu letadla utrpěla fyzická zranění,

je nutno posoudit výlučně podle článku 17 Montrealské úmluvy a vnitrostátní právo se nepoužije?

2) V případě kladné odpovědi na první otázku, musí být článek 33 Montrealské úmluvy a článek 67 nařízení č. 44/2001 vykládány v tom smyslu, že příslušnost k projednání a rozhodnutí o žalobě na náhradu škody uvedené v první otázce je nutné posoudit výlučně podle článku 33 Montrealské úmluvy?

3) V případě kladné odpovědi na první otázku, musí být článek 29 Montrealské úmluvy a článek 18 nařízení č. 864/2007 vykládány v tom smyslu, že brání vnitrostátní právní úpravě, která stanoví, že poškozená uvedená v první otázce může podat přímou žalobu proti pojistiteli občanskoprávní odpovědnosti původce škody?

4) V případě záporné odpovědi na první otázku, musí být čl. 7 odst. 1 písm. f) směrnice 88/357 a článek 18 nařízení č. 864/2007 vykládány v tom smyslu, že podmínky přímé žaloby podané poškozenou uvedenou v první otázce proti pojistiteli občanskoprávní odpovědnosti původce škody je nutno posoudit podle práva třetího státu, jestliže

— právo země, ve které nastala událost vedoucí ke vzniku škody, upravuje přímou žalobu ve svém zákoně o pojistné smlouvě,

— si smluvní strany pojistné smlouvy jako rozhodné právo zvolí právní řád třetího státu,

— je podle této volby rozhodné právo státu, v němž má pojistitel své sídlo, a

— právní řád tohoto státu rovněž stanoví přímou žalobu ve svém zákoně o pojistné smlouvě?“

K předběžným otázkám

K první otázce

24 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda je třeba čl. 2 odst. 1 písm. a) a c) nařízení č. 2027/97, jakož i čl. 1 odst. 1 Montrealské úmluvy vykládat v tom smyslu, že žalobu na náhradu škody, již podala osoba, která byla na palubě letadla, jehož místo odletu a přistání se nacházelo na témže místě v jednom členském státě, byla bezplatně přepravována v rámci letu s cílem prohlédnout si z výšky nemovitost, jež byla předmětem plánované transakce s pilotem tohoto letadla, a při pádu tohoto letadla utrpěla fyzická zranění, je nutno posoudit výlučně na základě článku 17 Montrealské úmluvy, přičemž je vyloučeno použití vnitrostátního práva.

25 K zodpovězení této otázky je třeba nejprve určit, zda je Montrealská úmluva ve věci v původním řízení použitelná.

26 V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že podle článku 1 nařízení č. 2027/97 toto nařízení provádí příslušná ustanovení Montrealské úmluvy, pokud jde o leteckou dopravu cestujících a jejich zavazadel, a stanoví určitá doplňující ustanovení.

27 K určení toho, zda je Montrealská úmluva ve věci v původním řízení použitelná, je tedy třeba zjistit, zda tato věc spadá do rozsahu působnosti nařízení č. 2027/97.

28 Za tímto účelem je třeba připomenout, že uvedená úmluva je podle článku 1 tohoto nařízení použitelná na leteckou dopravu uvnitř jednotlivého členského státu.

29 Uvedené nařízení se však použije pouze na „letecké dopravce“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení, tj. na podniky letecké dopravy s platnou provozní licencí, jakož i na „letecké dopravce Společenství“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. b), tj. na letecké dopravce s platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s nařízením č. 2407/92.

30 Z předkládacího rozhodnutí v tomto ohledu vyplývá, že žalovaní nespadají pod pojem „letecký dopravce“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení č. 2027/97, protože nejsou podniky letecké dopravy s platnou provozní licencí.

31 Žalovaní ve věci v původním řízení navíc nespadají ani pod pojem „letecký dopravce Společenství“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. b) nařízení č. 2027/97, jelikož nejsou leteckými dopravci s platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s nařízením č. 2407/92.

32 Uvedené zjištění mimoto dokládají skutečnosti, že let dotčený v původním řízení, uskutečněný bezplatně v rámci jednoho členského státu, jehož cílem bylo případné provedení transakce s nemovitostí a který nezahrnoval přepravu cestujících mezi různými letišti nebo jinými povolenými místy přistání, byl „místním letem“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 bodu 6 nařízení č. 1008/2008 a že podle čl. 3 odst. 3 písm. b) tohoto nařízení se na takový let nevztahuje požadavek být držitelem provozní licence.

33 Za těchto podmínek lze dovodit, že vzhledem k tomu, že žalované v původním řízení nelze považovat za „letecké dopravce“, a tím spíše ani za „letecké dopravce Společenství“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. a) a b) nařízení č. 2027/97, nespadá věc v původním řízení do rozsahu působnosti tohoto nařízení.

34 Montrealská úmluva, která je použitelná na lety v rámci jednoho členského státu pouze za podmínky, že spadají do rozsahu působnosti nařízení č. 2027/97, tudíž ve věci v původním řízení není použitelná.

35 Z výše uvedeného vyplývá, že čl. 2 odst. 1 písm. a) a c) nařízení č. 2027/97 a čl. 1 odst. 1 Montrealské úmluvy musí být vykládány v tom smyslu, že brání tomu, aby byla podle článku 17 této úmluvy posouzena žaloba na náhradu škody podaná osobou, která byla na palubě letadla, jehož místo odletu a přistání se nacházelo na témže místě v jednom členském státě, byla bezplatně přepravována v rámci letu s cílem prohlédnout si z výšky nemovitost, jež byla předmětem plánované transakce s pilotem tohoto letadla, a při pádu tohoto letadla utrpěla fyzická zranění.

36 S ohledem na zápornou odpověď na první otázku není třeba odpovídat na druhou a třetí otázku.

Ke čtvrté otázce

37 Podstatou čtvrté otázky předkládajícího soudu je, zda je třeba článek 18 nařízení č. 864/2007 vykládat tak, že za takové situace, jaká nastala v původním řízení, umožňuje, aby poškozený podal přímou žalobu proti pojistiteli osoby povinné k nahrazení škody, je-li taková žaloba upravena právem rozhodným pro mimosmluvní závazkový vztah, který je základem žaloby na náhradu škody, bez ohledu na to, co je stanoveno v právu rozhodném pro pojistnou smlouvu, které si zvolily strany této smlouvy.

38 Pro zodpovězení této otázky je třeba připomenout, že nelze vyloučit, že odpovědnost za škodu způsobenou pádem letadla spadá za určitých okolností do kategorie mimosmluvních závazkových vztahů ve smyslu článku 2 nařízení č. 864/2007.

39 Jak vyplývá z článku 18 nařízení č. 864/2007, má v takovém případě poškozený možnost vznést svůj nárok proti pojistiteli osoby povinné k nahrazení škody, stanoví-li to právo rozhodné pro daný mimosmluvní závazkový vztah nebo právo rozhodné pro danou pojistnou smlouvu.

40 Jak uvedl generální advokát v bodě 75 svého stanoviska, článek 18 nařízení č. 864/2007 nepředstavuje kolizní normu z hlediska hmotného práva rozhodného pro určení závazku pojistitele nebo osoby pojištěné na základě pojistné smlouvy.

41 Tento článek se omezuje pouze na to, že umožňuje podání přímé žaloby v případě, kdy jeden z právních řádů, které tento článek vyjmenovává, takovou možnost poskytuje.

42 Právo poškozeného vznést svůj nárok přímo proti pojistiteli osoby povinné k nahrazení škody přitom nemá žádný vliv na smluvní závazkové vztahy stran dotyčné pojistné smlouvy. Stejně tak platí, že volba práva rozhodného pro tuto smlouvu, kterou provedly smluvní strany, nemá vliv na právo tohoto poškozeného podat přímou žalobu podle práva rozhodného pro mimosmluvní závazkový vztah.

43 Pro účely určení, zda mohla E. Prüller-Frey v projednávaném případě vznést nárok přímo proti společnosti Axa, tudíž musí předkládající soud zjistit, zda lze takovou žalobu podat podle práva rozhodného pro mimosmluvní závazkový vztah dotčený v původním řízení, určeného podle článku 4 nařízení č. 864/2007, nebo práva rozhodného pro pojistnou smlouvu uzavřenou mezi společností Axa a N. Brodnigem.

44 Právo rozhodné pro dotyčnou pojistnou smlouvu v tomto ohledu nemůže bránit tomu, aby byla přímá žaloba podána případně na základě práva rozhodného pro mimosmluvní závazkový vztah.

45 Z výše uvedeného vyplývá, že článek 18 nařízení č. 864/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že za takové situace, jaká nastala v původním řízení, může poškozený podat přímou žalobu proti pojistiteli osoby povinné k nahrazení škody, je-li taková žaloba upravena právem rozhodným pro mimosmluvní závazkový vztah, bez ohledu na to, co je stanoveno v právu rozhodném pro pojistnou smlouvu, které si zvolily strany této smlouvy.

K nákladům řízení

46 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (první senát) rozhodl takto:

1) **Článek 2 odst. 1 písm. a) a c) nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, a čl. 1 odst. 1 Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999 a schválené jménem Evropské unie rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001, musí být vykládány v tom smyslu, že brání tomu, aby byla podle článku 17 této úmluvy posouzena žaloba na náhradu škody podaná osobou, která byla na palubě letadla, jehož místo odletu a přistání se nacházelo na témže místě v jednom členském státě, byla bezplatně přepravována v rámci letu s cílem prohlédnout si z výšky nemovitost, jež byla předmětem plánované transakce s pilotem tohoto letadla, a při pádu tohoto letadla utrpěla fyzická zranění.**

2) **Článek 18 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (Řím II) musí být vykládán v tom smyslu, že za takové situace, jaká nastala v původním řízení, může poškozený podat přímou**

žalobu proti pojistiteli osoby povinné k nahrazení škody, je-li taková žaloba upravena právem rozhodným pro mimosmluvní závazkový vztah, bez ohledu na to, co je stanoveno v právu rozhodném pro pojistnou smlouvu, které si zvolily strany této smlouvy.

Podpisy.