Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)

9. september 2015*

»Præjudiciel forelæggelse — luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker — erstatningssøgsmål — Montrealkonventionen — forordning (EF) nr. 2027/97 — gratis flyvning foretaget af ejeren af en ejendom med det formål at fremvise denne ejendom til en eventuel køber — forordning (EF) nr. 864/2007 — direkte søgsmål som omhandlet i national ret mod ansvarsforsikringsgiver«

I sag C-240/14,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Landesgericht Korneuburg (Østrig), ved afgørelse af 12. maj 2014, indgået til Domstolen den 12. maj 2014, i sagen:

**Eleonore Prüller-Frey**

mod

**Norbert Brodnig,**

**Axa Versicherung AG,**

har

DOMSTOLEN (Første Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, A. Tizzano, og dommerne S. Rodin (refererende dommer), A. Borg Barthet, E. Levits og M. Berger,

generaladvokat: M. Szpunar

justitssekretær: fuldmægtig V. Tourrès,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 4. marts 2015,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Eleonore Prüller-Frey ved Rechtsanwalt A. Weinzierl

— Norbert Brodnig og Axa Versicherung AG ved Rechtsanwalt F. Hörlsberger

— den østrigske regering ved C. Pesendorfer, som befuldmægtiget

* Processprog: tysk.

— den franske regering ved M. Hours, som befuldmægtiget

— Europa-Kommissionen ved G. Braun, M. Wilderspin, F. Wilman og K.-P. Wojcik, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 20. maj 2015,

afsagt følgende

## Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 1, stk. 1, artikel 17, artikel 29 og artikel 33 i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999 og godkendt på Den Europæiske Unions vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001 (EFT L 194, s. 38, herefter »Montrealkonventionen«), af artikel 2, stk. 1, litra a) og c), i Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage (EFL L 285, s. 1), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 (EFT L 140, s. 2, herefter »forordning nr. 2027/97«), af artikel 3, litra c) og g), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører (EUT L 138, s. 1), af artikel 67 i Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område (EFT 2001 L 12, s. 1), af artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 864/2007 af 11. juli 2007 om lovvalgsregler for forpligtelser uden for kontrakt (»Rom II-forordningen«) (EUT L 199, s. 40) samt af artikel 7, stk. 1, litra f), i Rådets andet direktiv 88/357/EØF af 22. juni 1988 om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende direkte forsikringsvirksomhed bortset fra livsforsikring, om fastsættelse af bestemmelser, der kan lette den faktiske gennemførelse af den frie udveksling af tjenesteydelser, og om ændring af direktiv 73/239/EØF (EFT L 172, s. 1), som ændret ved Rådets direktiv 92/49/EØF af 18. juni 1992 (EFT L 228, s. 1, herefter »direktiv 88/357«).

2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem Eleonore Prüller-Frey og Norbert Brodnig og Axa Versicherung AG (herefter »Axa«), et tysk forsikringsselskab, vedrørende erstatning for de eksisterende og fremtidige skader, som Eleonore Prüller-Frey har lidt som følge af en luftfartsulykke.

### Retsforskrifter

*International ret*

3 Montrealkonventionens artikel 1, stk. 1, har følgende ordlyd:

»Denne konvention gælder al international lufttransport af personer, bagage eller gods mod betaling. Den gælder også gratis lufttransport, som udføres af et luftfartsselskab.«

*EU-retten*

4 Artikel 1 i forordning nr. 2027/97 lyder således:

»Denne forordning gennemfører Montrealkonventionens bestemmelser om luftbefordring af passagerer og deres bagage og fastsætter visse supplerende bestemmelser. Den udvider også disse bestemmelsers gyldighed til at omfatte lufttransport inden for én medlemsstat.«

5 Nævnte forordnings artikel 2, stk. 1, bestemmer:

»I denne forordning forstås ved:

a) »luftfartsselskab«: et lufttrafikforetagende med gyldig operativ godkendelse

b) »EF-luftfartsselskab«: et luftfartsselskab med gyldig operativ godkendelse udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i [Rådets] forordning (EØF) nr. 2407/92 [af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (EFT L 240, s. 1)]

c) »erstatningsberettiget«: en passager eller enhver person, som efter gældende ret har ret til at fremsætte krav i forbindelse med en passager

[...]«

6 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (omarbejdning) (EUT L 293, s. 3) ophævede, med virkning fra den 1. november 2008, forordning nr. 2407/92.

7 Artikel 2 i forordning nr. 1008/2008 er affattet således:

»I denne forordning forstås ved:

[...]

4) »trafikflyvning«: en flyvning eller en række flyvninger med transport af passagerer, fragt og/eller post mod vederlag og/eller lejeafgift

5) »flyvning«: en afgang fra en nærmere angivet lufthavn til en nærmere angivet bestemmelseslufthavn

6) »lokalflyvning«: en flyvning, der ikke indebærer transport af passagerer, post og/eller fragt mellem forskellige lufthavne eller andre autoriserede landingspladser

[...]«

8 Nævnte forordnings artikel 3 bestemmer:

»1. Intet foretagende, der er etableret i Fællesskabet, må udøve lufttransport med passagerer, post og/eller fragt mod vederlag og/eller lejeafgift, medmindre det har fået udstedt den dertil nødvendige licens.

Et foretagende, der opfylder kravene i dette kapitel, har ret til at få udstedt en licens.

[...]

3. Uden at dette berører andre gældende bestemmelser i fællesskabslovgivningen eller national eller international lovgivning, er følgende typer trafikflyvning ikke underlagt kravet om en gyldig licens:

a) trafikflyvning, der udføres med ikke-motorfremdrevne luftfartøjer og/eller ultralette motorfremdrevne luftfartøjer, og

b) rundflyvninger.«

9 Artikel 2, stk. 2, i forordning nr. 785/2004 bestemmer:

»Forordningen gælder ikke for:

[…]

g) fly, herunder svævefly, med en MTOM på under 500 kg, og ultralette fly

— der anvendes til ikke-erhvervsmæssig flyvning eller

— til lokal flyveundervisning uden passage af internationale grænser

for så vidt angår de i denne forordning omhandlede forsikringskrav vedrørende risici for krig og terrorisme.«

10 Artikel 4 i forordning nr. 864/2007 bestemmer:

»1. Medmindre andet er fastsat i denne forordning, anvendes på en forpligtelse uden for kontrakt, der udspringer af en skadevoldende handling, loven i det land, hvor skaden indtræder, uanset i hvilket land den skadevoldende begivenhed fandt sted, og uanset i hvilket land eller hvilke lande de indirekte følger af denne begivenhed indtræder.

2. Har den påstået ansvarlige og den skadelidte sædvanligt opholdssted i samme land på det tidspunkt, hvor skaden indtræder, anvendes det pågældende lands lov.

3. Hvis det af alle sagens omstændigheder fremgår, at den skadevoldende handling har en åbenbart nærmere tilknytning til et andet land end det, der er omhandlet i stk. 1 og 2, anvendes dette andet lands lov. En sådan åbenbart nærmere tilknytning til et andet land vil navnlig kunne støttes på et forudgående retsforhold mellem parterne, f.eks. en aftale, med nær tilknytning til den pågældende skadevoldende handling.«

11 Nævnte forordnings artikel 18 bestemmer:

»Den skadelidte kan rejse krav direkte mod den erstatningsansvarliges forsikringsgiver, hvis der er hjemmel herfor i den lov, der skal anvendes på forpligtelsen uden for kontrakt, eller i den lov, der skal anvendes på forsikringsaftalen.«

12 Artikel 1 i Rådets første direktiv 73/239/EØF af 24. juli 1973 om samordning af de administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser om adgang til udøvelse af direkte forsikringsvirksomhed bortset fra livsforsikring (EFT L 228, s. 3), som ændret ved direktiv 88/357 (herefter »direktiv 73/239«), har følgende ordlyd:

»1. Dette direktiv vedrører adgang til og udøvelse af selvstændig direkte forsikringsvirksomhed, herunder den i stk. 2 nævnte assistancevirksomhed, udøvet gennem virksomheder, der er etableret på en medlemsstats område, eller som ønsker at etablere sig der.

[...]

3. Klassifikationen i forsikringsklasser af den i nærværende artikel omhandlede virksomhed er anført i bilaget.«

13 Artikel 5 i direktiv 73/239 bestemmer:

»I dette direktiv forstås ved:

[...]

d) store risici:

i) risici under forsikringsklasse 4, 5, 6, 7, 11 og 12 i punkt A i bilaget

[...]«

14 I bilaget til nævnte direktiv præciseres:

»A. Klassifikation af risici ved hjælp af forsikringsklasser

[...]

5. *Kaskoforsikring for luftfartøjer*

Alle skader på luftfartøjer. [...]

11. *Ansvarsforsikring for luftfartøjer*

Ethvert ansvar hidrørende fra brugen af luftfartøjer (herunder førerens ansvar).

[...]«

15 Artikel 7, stk. 1, i direktiv 88/357 bestemmer:

»Det bestemmes i overensstemmelse med følgende bestemmelser, hvilken lovgivning der skal gælde for de af dette direktiv omfattede forsikringsaftaler, der dækker risici, som består i medlemsstaterne:

[...]

f) for så vidt angår de risici, der er omhandlet i artikel 5, litra d), i direktiv 73/239/EØF, kan parterne frit vælge, hvilken lovgivning der skal finde anvendelse.

[...]«

## Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

16 Den 30. august 2010 overfløj Eleonore Prüller-Frey, som på daværende tidspunkt var bosat og havde sit sædvanlige opholdssted i Østrig, om bord på en gyrokopter, model »Calidus«, med en MTOM (maksimal tilladt startmasse) på 450 kg, der blev fløjet af Felix Preiss, en aloe vera plantage, med henblik på eventuelt køb af denne plantage.

17 Forud for denne flyvning havde Felix Preiss, som var ejer af gyrokopteren, kontaktet Norbert Brodnig med henblik på, at denne bistod ham med at indgå en forsikringsaftale til en fordelagtig pris. Eftersom Norbert Brodnig havde haft et større antal flyvetimer end Felix Preiss, og eftersom forsikringspræmiens størrelse beregnes i forhold til antallet af flyvetimer, accepterede Norbert Brodnig, som havde oplyst både en bolig i Spanien, hvor han havde boet siden 2007, og en bolig i Østrig, den 6. maj 2009, i egenskab af bruger af den i hovedsagen omhandlede gyrokopter at indgå en all-risk ansvarsforsikringsaftale med Axa, som dækkede brugeren af gyrokopteren og dennes passagerer.

18 Denne forsikringspolice definerede brugen af den i hovedsagen omhandlede gyrokopter således: »forretningsflyvninger, private flyvninger, demonstrationsflyvninger med henblik på salg«. Af ordlyden af den nævnte forsikringspolice fremgik, at denne var underlagt tysk ret, og at de retsinstanser, der havde kompetence til at træffe afgørelser i søgsmål baseret på sidstnævnte, var »retterne i Forbundsrepublikken Tyskland«. Samme forsikringspolice udelukkede imidlertid ikke, således som det ligeledes fremgik af ordlyden, »andre obligatoriske værneting i henhold til tysk ret«.

19 Den i hovedsagen omhandlede gyrokopter lettede fra Medina Sidonia (Spanien) og var involveret i en ulykke tæt ved Jerez de la Frontera (Spanien).

20 Eleonore Prüller-Frey, som blev kvæstet i forbindelse med denne ulykke, har anlagt sag ved Landesgericht Korneuburg (østrigsk regional ret i Korneuburg) med påstand om, at de sagsøgte tilpligtes at betale hende et beløb på 142 946,40 EUR med tillæg af renter på 4% fra den 2. oktober 2012, samt om, at det fastslås, at sidstnævnte hæfter solidarisk for alle fremtidige skader, der har årsagsforbindelse med nævnte ulykke, idet der imidlertid skal ske en begrænsning af Norbert Brodnigs ansvar til den lovbestemte erstatningsgrænse og af Axas ansvar til forsikringsbeløbet i den i hovedsagen omhandlede forsikringsaftale.

21 I forbindelse med proceduren for Landesgericht Korneuburg har de sagsøgte bestridt, at de østrigske retter har kompetence til at påkende tvisten i hovedsagen, og har tilføjet, at spansk ret, og ikke østrigsk ret, finder anvendelse på denne. De sagsøgte er af den opfattelse, at Eleonore Prüller-Freys mulighed for at anlægge et direkte søgsmål mod Axa afhænger af den i hovedsagen omhandlede forsikringspolice. Eftersom denne er underlagt tysk ret, som forbyder anlæggelse af et sådant søgsmål, og eftersom situationen i hovedsagen er reguleret af spansk ret, som ikke giver adgang til en procedure med direkte søgsmål, bør Eleonore Prüller-Freys søgsmål imidlertid afvises. Parterne i hovedsagen er ikke desto mindre enige om, at den pågældende forsikring er obligatorisk, og at Montrealkonventionen ikke finder anvendelse på de faktiske omstændigheder i hovedsagen.

22 Den forelæggende ret er i tvivl om, hvorvidt Montrealkonvention finder anvendelse på de faktiske omstændigheder i hovedsagen, eftersom anvendelsen af denne blev udvidet til interne flyvninger i henhold til forordning nr. 2027/97. I denne henseende søger den forelæggende ret at afgøre, hvilken erstatningsansvarsordning, der skal finde anvendelse på disse faktiske omstændigheder, samt, i tilfælde af at denne konvention ikke finder anvendelse, om artikel 18 i forordning nr. 864/2007 skal fortolkes således, at den tillader Eleonore Prüller-Frey at anlægge et direkte søgsmål mod Axa i henhold til den lov, der skal anvendes på forpligtelsen uden for kontrakt, uafhængigt af den lov, der skal anvendes på den i hovedsagen omhandlede forsikringsaftale, som er valgt af Norbert Brodnig og Axa.

23 Under disse omstændigheder har Landesgericht Korneuburg, henset til rettens tvivl hvad angår fortolkningen af EU-retten, besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal artikel 2, stk. 1, litra a) og c), i forordning nr. 2027/97, artikel 3, litra c) og g), i forordning nr. 785/2004 samt artikel 1, stk. 1, i Montrealkonventionen fortolkes således, at erstatningskravet for en skadelidt

— som var passager i et luftfartøj, hvis afgangs- og landingssted var samme sted i en medlemsstat

— som blev transporteret vederlagsfrit af piloten

— hvor flyvningens formål var at besigtige en ejendom, for hvilken der sammen med piloten var planlagt en ejendomshandel, fra luften, og

— som blev kvæstet ved luftfartøjets styrt,

udelukkende skal vurderes i henhold til artikel 17 i Montrealkonventionen, og at national lovgivning ikke finder anvendelse?

2) I tilfælde af at det første spørgsmål besvares bekræftende: Skal artikel 33 i Montrealkonventionen og artikel 67 i forordning nr. 44/2001 fortolkes således, at kompetencen til at behandle og træffe afgørelse om de i det første spørgsmål nævnte erstatningskrav udelukkende skal vurderes i henhold til artikel 33 i Montrealkonventionen?

3) Hvis det første spørgsmål besvares bekræftende: Skal artikel 29 i Montrealkonventionen og artikel 18 i forordning nr. 864/2007 fortolkes således, at de er til hinder for nationale bestemmelser, som gør det muligt for den i det første spørgsmål nævnte skadelidte at gøre sit krav gældende direkte over for skadevolderens ansvarsforsikringsselskab?

4) Hvis det første spørgsmål besvares benægtende: Skal artikel 7, stk. 1, litra f), i direktiv 88/357 og artikel 18 i forordning nr. 864/2007 fortolkes således, at forudsætningerne for det af den i det første spørgsmål nævnte skadelidtes direkte søgsmål mod skadevolderens ansvarsforsikringsselskab skal vurderes efter lovgivningen i et tredjeland, hvis

— den lovgivning, der finder anvendelse i henhold til deliktstatuttet, i sin lov om forsikringsaftaler giver mulighed for et direkte søgsmål

— forsikringsaftalens parter foretager et retsvalg til fordel for lovgivningen i et tredjeland

— ifølge hvilken lovgivningen i den stat, hvor forsikringsselskabet har hjemsted, finder anvendelse, og

— lovgivningen i dette land ligeledes giver mulighed for et direkte søgsmål i sin lov om forsikringsaftaler?«

## Om de præjudicielle spørgsmål

*Om det første spørgsmål*

24 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 2, stk. 1, litra a) og c), i forordning nr. 2027/97 samt artikel 1, stk. 1, i Montrealkonventionen skal fortolkes således, at et erstatningskrav fra en person, som, mens hun var passager i et luftfartøj, hvis afgangs- og landingssted var samme sted i en medlemsstat, og blev transporteret vederlagsfrit i forbindelse med en flyvning, hvis formål var at besigtige en ejendom, for hvilken der sammen med dette luftfartøjs pilot var planlagt en ejendomshandel, fra luften, blev kvæstet ved nævnte luftfartøjs styrt, udelukkende skal vurderes i henhold til Montrealkonventionens artikel 17, og at anvendelsen af national lovgivning således er udelukket.

25 Med henblik på besvarelsen af dette spørgsmål må det indledningsvis undersøges, om Montrealkonventionen finder anvendelse på hovedsagen.

26 I denne henseende understreges, at forordning nr. 2027/97 ifølge dennes artikel 1 gennemfører Montrealkonventionens bestemmelser om luftbefordring af passagerer og deres bagage og fastsætter visse supplerende bestemmelser.

27 Med henblik på at afgøre, om Montrealkonventionen finder anvendelse på hovedsagen, må det følgelig undersøges, om sagen er omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 2027/97.

28 I denne henseende bemærkes, at denne forordnings artikel 1 har gjort den nævnte konvention anvendelig på lufttransport inden for én medlemsstat.

29 Nævnte forordning gælder imidlertid kun for »luftfartsselskaber« som defineret i forordningens artikel 2, stk. 1, litra a), dvs. for lufttrafikforetagender med gyldig operativ godkendelse, samt for »EF-luftfartsselskaber« som defineret i forordningens artikel 2, stk. 1, litra b), dvs. for luftfartsselskaber med gyldig operativ godkendelse udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning nr. 2407/92.

30 I denne forbindelse fremgår det af forelæggelsesafgørelsen, at de sagsøgte ikke henhører under begrebet »luftfartsselskaber« som omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 2027/97, eftersom de ikke er lufttrafikforetagender med gyldig operativ godkendelse.

31 Desuden henhører de sagsøgte i hovedsagen heller ikke under begrebet »EF-luftfartsselskaber« som omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra b), i forordning nr. 2027/97, eftersom de ikke er luftfartsselskaber med gyldig operativ godkendelse udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning nr. 2407/92.

32 Denne konstatering understøttes i øvrigt af de omstændigheder, at den i hovedsagen omhandlede flyvning, der – idet den blev foretaget gratis inden for en medlemsstat, havde til formål, at der eventuelt blev indgået en ejendomshandel, og ikke indebar transport af passagerer mellem forskellige lufthavne eller andre autoriserede landingspladser – var en »lokalflyvning« som omhandlet i artikel 2, stk. 1, punkt 6), i forordning nr. 1008/2008, og at en flyvning af denne karakter i henhold til denne forordnings artikel 3, stk. 3, litra b), ikke er ikke underlagt kravet om en licens.

33 Under disse omstændigheder henhører hovedsagen ikke under anvendelsesområdet for denne forordning, eftersom de sagsøgte i hovedsagen ikke kan anses for »luftfartsselskaber« eller så meget desto mere som »EF-luftfartsselskaber« i den forstand, hvori disse udtryk er anvendt i artikel 2, stk. 1, litra a) og b), i forordning nr. 2027/97.

34 Følgelig finder Montrealkonventionen, som kun finder anvendelse på flyvninger inden for én medlemsstat på betingelse af, at disse henhører under anvendelsesområdet for forordning nr. 2027/97, ikke anvendelse på hovedsagen.

35 Det følger af det ovenstående, at artikel 2, stk. 1, litra a) og c), i forordning nr. 2027/97 og artikel 1, stk. 1, i Montrealkonventionen skal fortolkes således, at de er til hinder for, at et erstatningskrav, der er indgivet af en person, som, mens hun var passager i et luftfartøj, hvis afgangs- og landingssted var samme sted i en medlemsstat, og blev transporteret vederlagsfrit i forbindelse med en flyvning, hvis formål var at besigtige en ejendom, for hvilken der sammen med dette luftfartøjs pilot var planlagt en ejendomshandel, fra luften, blev kvæstet ved nævnte luftfartøjs styrt, skal vurderes i henhold til denne konventions artikel 17.

36 Under hensyn til den benægtende besvarelse af det første spørgsmål er det ufornødent at besvare det andet og det tredje spørgsmål.

*Om det fjerde spørgsmål*

37 Med det fjerde spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 18 i forordning nr. 864/2007 skal fortolkes således, at bestemmelsen i en situation som den i hovedsagen omhandlede tillader, at en skadelidt anlægger et direkte søgsmål mod den erstatningsansvarliges forsikringsgiver, når et sådant søgsmål er fastsat i den lov, der skal anvendes på forpligtelsen uden for kontrakt, som danner grundlag for erstatningskravet, uafhængigt af, hvad der er fastsat i den lov, der skal anvendes på forsikringsaftalen, som er valgt af denne aftales parter.

38 Med henblik på besvarelsen af dette spørgsmål bemærkes, at det ikke vil kunne udelukkes, at ansvaret for den skade, der er forvoldt ved styrtet af en gyrokopter, under visse omstændigheder henhører under kategorien forpligtelser uden for kontrakt som omhandlet i artikel 2 i forordning nr. 864/2007.

39 I et sådant tilfælde har en skadelidt mulighed for at rejse krav mod den erstatningsansvarliges forsikringsgiver, hvis der, således som det fremgår af ordlyden af artikel 18 i forordning nr. 864/2007, er hjemmel herfor i den lov, der skal anvendes på forpligtelsen uden for kontrakt, eller i den lov, der skal anvendes på forsikringsaftalen.

40 Som generaladvokaten har anført i punkt 75 i forslaget til afgørelse udgør artikel 18 i forordning nr. 864/2007 ikke en lovvalgsregel for så vidt angår den materielle ret, der finder anvendelse på fastlæggelsen af den forpligtelse, der påhviler forsikringsgiveren eller den person, der er forsikret i henhold til en forsikringsaftale.

41 Denne artikel begrænser sig til at tillade anlæggelse af et direkte søgsmål i det tilfælde, hvor en af de love, som opregnes heri, giver en sådan mulighed.

42 Den skadelidtes ret til at rejse krav direkte mod den erstatningsansvarliges forsikringsgiver har imidlertid ingen indvirkning på de kontraktlige forpligtelser for den pågældende forsikringsaftales parter. Ligeledes har det valg, som disse parter har foretaget af den lov, der skal anvendes på denne aftale, heller ingen indvirkning på denne skadelidtes ret til at anlægge et direkte søgsmål i henhold til den lov, der skal anvendes på forpligtelsen uden for kontrakt.

43 Med henblik på at afgøre, om Eleonore Prüller-Frey i det foreliggende tilfælde kan rejse krav direkte mod Axa, påhviler det følgelig den forelæggende ret at undersøge, om den lov, der skal anvendes på den i hovedsagen omhandlede forpligtelse uden for kontrakt som fastsat i overensstemmelse med artikel 4 i forordning nr. 864/2007, eller den lov, der skal anvendes på den mellem Axa og Norbert Brodnig indgåede forsikringsaftale, gør det muligt at anlægge et sådant søgsmål.

44 I denne henseende er den lov, der skal anvendes på den pågældende forsikringsaftale, ikke til hinder for, at der anlægges et direkte søgsmål, i givet fald på grundlag af den lov, der skal anvendes på forpligtelsen uden for kontrakt.

45 Det følger af det ovenstående, at artikel 18 i forordning nr. 864/2007 skal fortolkes således, at bestemmelsen i en situation som den i hovedsagen omhandlede tillader, at en skadelidt anlægger et direkte søgsmål mod den erstatningsansvarliges forsikringsgiver, når et sådant søgsmål er fastsat i den lov, der skal anvendes på forpligtelsen uden for kontrakt, uafhængigt af, hvad der er fastsat i den lov, der skal anvendes på forsikringsaftalen, som er valgt af denne aftales parter.

## Sagens omkostninger

46 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Første Afdeling) for ret:

1) **Artikel 2, stk. 1, litra a) og c), i Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002, og artikel 1, stk. 1, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999 og godkendt på Den Europæiske Unions vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001, skal fortolkes således, at de er til hinder for, at et erstatningskrav, der er indgivet af en person, som, mens hun var passager i et luftfartøj, hvis afgangs- og landingssted var samme sted i en medlemsstat, og blev transporteret vederlagsfrit i forbindelse med en flyvning, hvis formål var at besigtige en ejendom, for hvilken der sammen med dette luftfartøjs pilot var planlagt en ejendomshandel, fra luften, blev kvæstet ved nævnte luftfartøjs styrt, skal vurderes i henhold til denne konventions artikel 17.**

2) **Artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 864/2007 af 11. juli 2007om lovvalgsregler for forpligtelser uden for kontrakt (»Rom II-forordningen«) skal fortolkes således, at bestemmelsen i en situation som den i hovedsagen omhandlede tillader, at en skadelidt anlægger et direkte søgsmål mod den erstatningsansvarliges forsikringsgiver, når et sådant søgsmål er fastsat i den lov, der skal anvendes på forpligtelsen uden for kontrakt, uafhængigt af, hvad der er fastsat i den lov, der skal anvendes på forsikringsaftalen, som er valgt af denne aftales parter.**

Underskrifter