Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)

της 9ης Σεπτεμβρίου 2015*

«Προδικαστική παραπομπή — Ευθύνη αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος — Αγωγή αποζημιώσεως — Σύμβαση του Μόντρεαλ — Κανονισμός (ΕΚ) 2027/97 — Πτήση πραγματοποιηθείσα δωρεάν από τον ιδιοκτήτη ακινήτου με σκοπό την κατόπτευση του ακινήτου αυτού από πιθανό αγοραστή — Κανονισμός (ΕΚ) 864/2007 — Ευθεία αγωγή που προβλέπεται από το εθνικό δίκαιο κατά του ασφαλιστή αστικής ευθύνης»

Στην υπόθεση C-240/14,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landesgericht Korneuburg (Αυστρία) με απόφαση της 12 Μαΐου 2014, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 12 Μαΐου 2014, στο πλαίσιο της δίκης

Eleonore Prüller-Frey

κατά

Norbert Brodnig,

Axa Versicherung AG,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Tizzano, πρόεδρο τμήματος, S. Rodin (εισηγητή), A. Borg Barthet, E. Levits και M. Berger, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Szpunar

γραμματέας: V. Tourrès, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 4ης Μαρτίου 2015,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η E. Prüller-Frey, εκπροσωπούμενη από τον A. Weinzierl, Rechtsanwalt,

— ο N. Brodnig και η Axa Versicherung AG, εκπροσωπούμενοι από τον F. Hörlsberger, Rechtsanwalt,

— η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την C. Pesendorfer,

— η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την M. Hours,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους G. Braun, M. Wilderspin, F. Wilman και K.-P. Wojcik,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 20ής Μαΐου 2015,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 1, παράγραφος 1, 17, 29 και 33 της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, συναφθείσα στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, υπογραφείσα από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στις 9 Δεκεμβρίου 1999 και εγκριθείσα εξ ονόματός της με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ L 194, σ. 38, στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ), του άρθρου 2, παράγραφος 1, στοιχεία α′ και γ′, του κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (ΕΕ L 285, σ. 1), όπως έχει τροποποιηθεί από τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002 (ΕΕ L 140, σ. 2, στο εξής: κανονισμός 2027/97), του άρθρου 3, στοιχεία γ′ και ζ′, του κανονισμού (ΕΚ) 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, για τις απαιτήσεις ασφαλίσεως των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών (ΕΕ L 138, σ. 1), του άρθρου 67 του κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ L 12, σ. 1), του άρθρου 18 του κανονισμού (ΕΚ) 864/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2007, για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές («Ρώμη ΙΙ») (ΕΕ L 199, σ. 40), καθώς και του άρθρου 7, παράγραφος 1, στοιχείο η′, της δεύτερης οδηγίας 88/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1988, για τον συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων σχετικά με την πρωτασφάλιση, εκτός της ασφάλειας ζωής, και τη θέσπιση των διατάξεων που σκοπό έχουν να διευκολύνουν την πραγματική άσκηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 73/239/ΕΟΚ (ΕΕ L 172, σ. 1), όπως έχει τροποποιηθεί από την οδηγία 92/49/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1992 (ΕΕ L 228, σ. 1, στο εξής: οδηγία 88/357).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της E. Prüller-Frey και του N. Brodnig και της Axa Versicherung AG (στο εξής: Axa), γερμανικής ασφαλιστικής εταιρίας, όσον αφορά την αποκατάσταση της επελθούσας και της μελλοντικής ζημίας της E. Prüller-Frey λόγω αεροπορικού ατυχήματος.

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

3 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ έχει ως εξής:

«Η παρούσα σύμβαση εφαρμόζεται σε όλες τις επ' αμοιβή διεθνείς αεροπορικές μεταφορές επιβατών, αποσκευών και φορτίου. Εφαρμόζεται επίσης στις δωρεάν αεροπορικές μεταφορές που εκτελούνται από επιχειρήσεις αερομεταφορών.»

Το δίκαιο της Ένωσης

4 Κατά το άρθρο 1 του κανονισμού 2027/97:

«Ο παρών κανονισμός θέτει σε εφαρμογή τις σχετικές διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ σε ό,τι αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και καθορίζει μερικές επιπλέον διατάξεις. Επίσης, επεκτείνει την εφαρμογή των διατάξεων αυτών στην αεροπορική μεταφορά εντός ενός κράτους μέλους.»

5 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού ορίζει:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) “αερομεταφορέας”: επιχείρηση αερομεταφορών με έγκυρη άδεια λειτουργίας·

β) “κοινοτικός αερομεταφορέας”: αερομεταφορέας με νόμιμη άδεια λειτουργίας εκδοθείσα από κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) 2407/92 [του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (ΕΕ L 240, σ. 1)]·

γ) “δικαιούχος αποζημιώσεως”: ο επιβάτης ή κάθε πρόσωπο το οποίο έχει δικαίωμα να εγείρει απαιτήσεις αντ’ αυτού, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο·

[...]».

6 Ο κανονισμός (ΕΚ) 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 293, σ. 3), κατήργησε, από 1ης Νοεμβρίου 2008, τον κανονισμό 2407/92.

7 Το άρθρο 2 του κανονισμού 1008/2008 ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

[...]

4) “αεροπορική γραμμή”, η πτήση ή σειρά πτήσεων για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου, έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης·

5) “πτήση”: η αναχώρηση από συγκεκριμένο αερολιμένα προς συγκεκριμένο αερολιμένα προορισμού·

6) “τοπική πτήση”, η πτήση που δεν περιλαμβάνει μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου και/ή φορτίου μεταξύ διαφορετικών αερολιμένων ή άλλων εγκεκριμένων σημείων προσγείωσης·

[...]».

8 Το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού ορίζει:

«1. Δεν επιτρέπεται σε καμία εγκατεστημένη στην Κοινότητα επιχείρηση να μεταφέρει αεροπορικώς επιβάτες, ταχυδρομείο ή/και φορτίο έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης, εκτός εάν της έχει χορηγηθεί η κατάλληλη άδεια εκμετάλλευσης.

Επιχείρηση που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου δικαιούται να λάβει άδεια εκμετάλλευσης.

[...]

3. Υπό την επιφύλαξη άλλης ισχύουσας διάταξης κοινοτικού, εθνικού ή διεθνούς δικαίου, οι κάτωθι κατηγορίες αεροπορικών γραμμών δεν υπόκεινται στην απαίτηση έγκυρης άδειας εκμετάλλευσης:

α) οι αεροπορικές γραμμές που εκτελούνται με μη μηχανοκίνητο αεροσκάφος ή/και με πολύ ελαφρά μηχανοκίνητα αεροσκάφη, και

β) οι τοπικές πτήσεις.»

9 Το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο ζ', του κανονισμού 785/2004 ορίζει:

«Ο παρών κανονισμός δεν ισχύει για:

[…]

ζ) αεροσκάφη, συμπεριλαμβανομένων των ανεμόπτερων, με μέγιστη μάζα απογείωσης (MTOM) κατώτερη των 500 κιλών και στα υπερελαφρά αεροσκάφη, τα οποία:

— χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς ή

— χρησιμοποιούνται για τοπικές εκπαιδευτικές πτήσεις που δεν συνεπάγονται τη διέλευση διεθνών συνόρων,

όσον αφορά τις ασφαλιστικές υποχρεώσεις βάσει του παρόντος κανονισμού σχετικά με τους κινδύνους πολέμου και τρομοκρατίας.»

10 Το άρθρο 4 του κανονισμού 864/2007 προβλέπει:

«1. Το εφαρμοστέο δίκαιο επί εξωσυμβατικής ενοχής η οποία απορρέει από αδικοπραξία είναι το δίκαιο της χώρας στην οποία επέρχεται η ζημία, ανεξαρτήτως της χώρας στην οποία έλαβε χώρα το ζημιογόνο γεγονός καθώς και της χώρας ή των χωρών στις οποίες το εν λόγω γεγονός παράγει έμμεσα αποτελέσματα, εκτός αν ορίζεται άλλως στον παρόντα κανονισμό.

2. Ωστόσο, αν ο φερόμενος ως υπαίτιος και ο ζημιωθείς έχουν, κατά τον χρόνο επέλευσης της ζημίας, τη συνήθη διαμονή τους στην ίδια χώρα, εφαρμόζεται το δίκαιο της χώρας αυτής.

3. Αν από το σύνολο των περιστάσεων της υπόθεσης προκύπτει ότι η σύμβαση, ελλείψει επιλογής δικαίου, έχει εμφανώς στενότερους δεσμούς με χώρα άλλη από εκείνη που ορίζεται στις παραγράφους 1 ή 2, εφαρμόζεται το δίκαιο αυτής της άλλης χώρας. Ο προδήλως στενότερος δεσμός με άλλη χώρα θα μπορούσε να βασίζεται ιδίως σε προϋπάρχουσα σχέση μεταξύ των μερών, όπως σύμβαση, η οποία συνδέεται στενά με την εν λόγω αδικοπραξία.»

11 Το άρθρο 18 του εν λόγω κανονισμού ορίζει:

«Ο ζημιωθείς δύναται να στραφεί απευθείας κατά του ασφαλιστή του υποχρέου για την καταβολή αποζημιώσεως, εφόσον αυτό προβλέπεται από το δίκαιο που εφαρμόζεται στην εξωσυμβατική ενοχή ή το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ασφαλίσεως.»

12 Κατά το άρθρο 1 της πρώτης οδηγίας 73/239/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Ιουλίου 1973, περί συντονισμού των νομοθετικών κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν την ανάληψη δραστηριότητος πρωτασφάλισης, εκτός της ασφαλίσεως ζωής, και την άσκηση αυτής (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 143), όπως έχει τροποποιηθεί από την οδηγία 88/357 (στο εξής: οδηγία 73/239):

«1. Η παρούσα οδηγία αφορά την ανάληψη της μη μισθωτής δραστηριότητας της πρωτασφάλισης, συμπεριλαμβανομένης της δραστηριότητας βοήθειας που αναφέρει η παράγραφος 2, η οποία ασκείται από τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στο έδαφος κράτους μέλους ή επιθυμούν να εγκατασταθούν σ' αυτό, καθώς και την άσκηση της δραστηριότητας αυτής.

[...]

3. Η ταξινόμηση κατά κλάδους των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο γίνεται στο παράρτημα.»

13 Το άρθρο 5 της οδηγίας 73/239 προβλέπει:

«Κατά την έννοια της οδηγίας αυτής, πρέπει να νοείται ως:

[...]

δ) μεγάλοι κίνδυνοι:

i) οι κίνδυνοι που κατατάσσονται στους κλάδους 4, 5, 6, 7, 11 και 12 του σημείου Α του παραρτήματος,

[...]».

14 Το παράρτημα της εν λόγω οδηγίας διευκρινίζει:

«Α. Ταξινόμηση των κινδύνων κατά κλάδους

[...]

5. *Αεροσκάφη*

Κάθε ζημία την οποία υφίστανται τα αεροσκάφη. [...]

11. *Αστική ευθύνη από αεροσκάφη*

Κάθε ευθύνη που προκύπτει από τη χρήση αεροσκαφών (συμπεριλαμβανομένης της ευθύνης του μεταφορέως).

[...]»

15 Το άρθρο 7, παράγραφος 1, της οδηγίας 88/357 ορίζει:

«Το δίκαιο που διέπει τις ασφαλιστικές συμβάσεις οι οποίες ρυθμίζονται από την παρούσα οδηγία και καλύπτουν κινδύνους που βρίσκονται στα κράτη μέλη, καθορίζεται βάσει των εξής διατάξεων:

[...]

στ) για τους κινδύνους που αναφέρονται στο άρθρο 5 στοιχείο δ) της οδηγίας 73/239/ΕΟΚ, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να επιλέξουν το εφαρμοστέο δίκαιο.

[...]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

16 Στις 30 Αυγούστου 2010, η E. Prüller-Frey, η οποία είχε την κατοικία και τη συνήθη διαμονή της στην Αυστρία, πέταξε, με ελικόπτερο τύπου «Calidus», με μέγιστη μάζα απογείωσης (ΜΤΜΟ) 450 κιλών, κυβερνήτης του οποίου ήταν ο F. Preiss, πάνω από φυτεία αλόης ενόψει ενδεχόμενης αγοράς της φυτείας αυτής.

17 Πριν από την πτήση, ο F. Preiss, ιδιοκτήτης του ελικοπτέρου αυτού, είχε ζητήσει τη συνδρομή του N. Brodnig προκειμένου να συνάψει σύμβαση ασφαλίσεως σε ευνοϊκή τιμή. Δεδομένου ότι ο N. Brodnig είχε πραγματοποιήσει περισσότερες ώρες πτήσης από τον F. Preiss και ότι το ποσό του ασφάλιστρου υπολογίζεται με τις ώρες πτήσης, ο N. Brodnig, ο οποίος είχε δηλώσει ότι διαμένει τόσο στην Ισπανία, στην οποία ζούσε από το 2007, όσο και στην Αυστρία, δέχθηκε να συνάψει, στις 6 Μαΐου 2009, ως κάτοχος του ελικοπτέρου περί του οποίου πρόκειται στην κύρια δίκη, σύμβαση ασφαλίσεως με την Axa με αντικείμενο την κάλυψη της αστικής ευθύνης του κατόχου του ελικοπτέρου αυτού και των επιβατών έναντι πολλαπλών κινδύνων.

18 Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο της Axa όριζε ως σκοπό χρήσεως του επίμαχου στην υπόθεση της κύριας δίκης ελικοπτέρου: «επαγγελματικές και ιδιωτικές πτήσεις, καθώς και πτήσεις επιδείξεως για σκοπούς αγοράς». Στο ασφαλιστήριο διευκρινιζόταν ότι υπάγεται στο γερμανικό δίκαιο και ότι αρμόδιες αρχές για να δικάσουν τις αγωγές που βασίζονται σ' αυτό είναι «οι αρχές της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας». Το ασφαλιστήριο δεν απέκλειε ωστόσο, όπως διευκρινιζόταν ρητώς σ' αυτό, «άλλες αποκλειστικές δωσιδικίες που θεμελιώνονται στο γερμανικό δίκαιο».

19 Το επίμαχο στην κύρια δίκη ελικόπτερο απογειώθηκε από τη Medina Sidonia (Ισπανία) και ενώ βρισκόταν κοντά στη Jerez de la Frontera (Ισπανία) συνέβη ατύχημα.

20 Η E. Prüller-Frey, η οποία υπέστη σωματική βλάβη στο ατύχημα αυτό, άσκησε ενώπιον του Landesgericht Korneuburg (περιφερειακό δικαστήριο του Korneubourg) αγωγή με αίτημα να υποχρεωθούν οι ενάγοντες να της καταβάλουν το ποσό των 142 946,40 ευρώ, πλέον τόκων 4 % από την 2α Οκτωβρίου 2012, καθώς και να τους καταλογισθεί εις ολόκληρον ευθύνη για το σύνολο το μελλοντικών ζημιών που θα οφείλονται αιτιωδώς στο εν λόγω ατύχημα, με την ευθύνη του N. Brodnig να περιορίζεται ωστόσο μέχρι το νομοθετικά προβλεπόμενο ανώτατο ποσό ευθύνης και της Axa μέχρι το ύψος του ποσού που ασφαλίσθηκε με την επίμαχη στην κύρια δίκη σύμβαση ασφαλίσεως.

21 Στο πλαίσιο της διαδικασίας ενώπιον του Landesgericht Korneuburg, οι εναγόμενοι αμφισβητούν την αρμοδιότητα των αυστριακών δικαστηρίων για την εκδίκαση της διαφοράς της κύριας δίκης και προσθέτουν ότι εφαρμοστέο είναι το ισπανικό δίκαιο και όχι το αυστριακό. Ισχυρίζονται ότι η δυνατότητα της E. Prüller-Frey να ασκήσει ευθεία αγωγή κατά της Axa εξαρτάται από το επίμαχο στην κύρια δίκη ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Δεδομένου ότι αυτό διέπεται από το γερμανικό δίκαιο, το οποίο απαγορεύει την άσκηση μιας τέτοιας αγωγής, και ότι η περίπτωση της κύριας δίκης διέπεται από το ισπανικό δίκαιο, στο οποίο δεν υφίσταται διαδικασία ευθείας αγωγής, η αγωγή της E. Prüller-Frey πρέπει να απορριφθεί. Οι διάδικοι της κύριας δίκης συνομολογούν εν πάση περιπτώσει ότι συντρέχει περίπτωση υποχρεωτικής ασφαλίσεως και ότι επί της επίδικης διαφοράς δεν εφαρμόζεται η Σύμβαση του Μόντρεαλ.

22 Το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες όσον αφορά την εφαρμογή της Συμβάσεως του Μόντρεαλ στα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως της κύριας δίκης, λόγω της επεκτάσεως της εφαρμογής των διατάξεων της εν λόγω Συμβάσεως στις εγχώριες πτήσεις δυνάμει του κανονισμού 2027/97.

Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται ως προς το καθεστώς της ευθύνης στο οποίο πρέπει να υπαχθούν τα εν λόγω πραγματικά περιστατικά, καθώς και, στην περίπτωση που η εν λόγω Σύμβαση δεν έχει εφαρμογή, εάν το άρθρο 18 του κανονισμού 864/2007 έχει την έννοια ότι παρέχει στην E. Prüller-Frey τη δυνατότητα να ασκήσει ευθεία αγωγή κατά της Axa βάσει του εφαρμοστέου στην εξωσυμβατική ενοχή δικαίου, ανεξαρτήτως του δικαίου που έχει εφαρμογή στην επίμαχη στην κύρια δίκη σύμβαση ασφαλίσεως, το οποίο επέλεξαν ο N. Brodnig και η Axa.

23 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landesgericht Korneuburg αποφάσισε, λόγω των αμφιβολιών που έχει όσον αφορά την ορθή ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχουν το άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχεία α′ και γ′, του κανονισμού 2027/97, το άρθρο 3, στοιχεία γ′ και ζ′, του κανονισμού 785/2004 και το άρθρο 1, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ την έννοια ότι οι αξιώσεις αποζημιώσεως ζημιωθείσας

— η οποία ήταν επιβάτης αεροσκάφους με τον ίδιο τόπο απογειώσεως και προσγειώσεως εντός κράτους μέλους,

— η οποία μεταφέρθηκε δωρεάν από τον κυβερνήτη,

— με τον σκοπό της πτήσεως να συνίσταται στην κατόπτευση ακινήτου στο πλαίσιο σχεδιαζόμενης δικαιοπραξίας επί του ακινήτου αυτού με τον κυβερνήτη και

— η οποία υπέστη σωματική βλάβη εξαιτίας της πτώσεως του αεροσκάφους,

πρέπει να εξετασθούν αποκλειστικά βάσει του άρθρου 17 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, και ότι δεν έχει εφαρμογή το εθνικό δίκαιο;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα: Έχουν το άρθρο 33 της Συμβάσεως [του Μόντρεαλ] και το άρθρο 67 του κανονισμού [44/2001] την έννοια ότι το ζήτημα της διεθνούς δικαιοδοσίας για την εξέταση και την εκδίκαση των αξιώσεων αποζημιώσεως που διαλαμβάνονται στο πρώτο ερώτημα πρέπει να εξετασθεί αποκλειστικά βάσει του άρθρου 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ;

3) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα: Έχουν το άρθρο 29 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ και το άρθρο 18 του κανονισμού Ρώμη ΙΙ την έννοια ότι αντιβαίνουν σε αυτά εθνικές διατάξεις που επιτρέπουν την άσκηση ευθείας αγωγής της διαλαμβανομένης στο πρώτο ερώτημα ζημιωθείσας κατά του ασφαλιστή της αστικής ευθύνης του υπευθύνου;

4) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα: Έχουν το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο στ′, της δεύτερης οδηγίας 88/357 και το άρθρο 18 του κανονισμού 864/2007 την έννοια ότι η συνδρομή των προϋποθέσεων για την άσκηση ευθείας αγωγής εκ μέρους της διαλαμβανομένης στο πρώτο ερώτημα ζημιωθείσας κατά του ασφαλιστή της αστικής ευθύνης του υπευθύνου πρέπει να εξετασθεί βάσει της νομοθεσίας τρίτου κράτους, εφόσον

— το δίκαιο του τόπου τελέσεως της αδικοπραξίας επιτρέπει την άσκηση ευθείας αγωγής, κατά τη νομοθεσία του περί ασφαλιστικής συμβάσεως,

— τα συμβαλλόμενα μέρη της ασφαλιστικής συμβάσεως επέλεξαν την υπαγωγή τους στο δίκαιο τρίτου κράτους,

— κατά το οποίο εφαρμοστέο είναι το δίκαιο του κράτους της έδρας του ασφαλιστή, και

— το δίκαιο του εν λόγω κράτους επίσης επιτρέπει την άσκηση ευθείας αγωγής, κατά τη νομοθεσία του περί ασφαλιστικής συμβάσεως;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

24 Με το πρώτο του ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, εάν το άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχεία α' και γ', του κανονισμού 2027/97, καθώς και το άρθρο 1, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ έχουν την έννοια ότι η αγωγή αποζημιώσεως που ασκεί πρόσωπο το οποίο, ενώ ήταν επιβάτης αεροσκάφους που είχε τον ίδιο τόπο απογειώσεως και προσγειώσεως εντός κράτους μέλους και μεταφέρθηκε δωρεάν με σκοπό την κατόπτευση ακινήτου στο πλαίσιο σχεδιαζόμενης δικαιοπραξίας επί του ακινήτου αυτού με τον κυβερνήτη του εν λόγω αεροσκάφους, υπέστη σωματική βλάβη εξαιτίας της πτώσεως του αεροσκάφους αυτού, πρέπει να εξεταστεί αποκλειστικά βάσει του άρθρου 17 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, αποκλειομένης της εφαρμογής του εθνικού δικαίου.

25 Για να δοθεί απάντηση στο ερώτημα αυτό, πρέπει να καθοριστεί, εισαγωγικά, αν η Σύμβαση του Μόντρεαλ έχει εφαρμογή στην υπόθεση της κύριας δίκης.

26 Συναφώς, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι το άρθρο 1 του κανονισμού 2027/97 θέτει σε εφαρμογή τις σχετικές διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ σε ό,τι αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και καθορίζει μερικές επιπλέον διατάξεις.

27 Επομένως, για να καθοριστεί αν η Σύμβαση του Μόντρεαλ έχει εφαρμογή στην υπόθεση της κύριας δίκης, πρέπει να διερευνηθεί αν η υπόθεση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 2027/97.

28 Προς τούτο, πρέπει να υπομνησθεί ότι το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού ορίζει ότι η εν λόγω Σύμβαση είναι εφαρμοστέα στις αεροπορικές μεταφορές στο έδαφος ενός και μόνον κράτους μέλους.

29 Ωστόσο, ο ίδιος κανονισμός έχει εφαρμογή μόνο στους «αερομεταφορείς» κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', δηλαδή στις επιχειρήσεις αερομεταφοράς που έχουν νόμιμη άδεια λειτουργίας, καθώς και στους «κοινοτικούς αερομεταφορείς» κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, στοιχείο β', δηλαδή στους αερομεταφορείς που έχουν νόμιμη άδεια λειτουργίας εκδοθείσα από κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 2407/92.

30 Συναφώς, όπως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής, οι εναγόμενοι δεν εμπίπτουν στην έννοια του «αερομεταφορέα», όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 2027/97, εφόσον δεν είναι επιχειρήσεις αερομεταφοράς που έχουν νόμιμη άδεια λειτουργίας.

31 Επιπλέον, οι εναγόμενοι της κύριας δίκης δεν εμπίπτουν ούτε στην έννοια του «κοινοτικού αερομεταφορέα», όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 2027/97, δεδομένου ότι δεν είναι αερομεταφορείς που έχουν νόμιμη άδεια λειτουργίας εκδοθείσα από κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 2407/92.

32 Η ως άνω διαπίστωση ενισχύεται, εξάλλου, από το γεγονός ότι η επίμαχη στην κύρια δίκη πτήση, η οποία, εφόσον πραγματοποιήθηκε δωρεάν στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους, είχε ως αντικείμενο ενδεχόμενη αγοραπωλησία ακινήτου και δεν επρόκειτο για μεταφορά επιβατών μεταξύ διαφόρων αερολιμένων ή άλλων εγκεκριμένων σημείων προσγείωσης, συνιστούσε «τοπική πτήση» κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 6, του κανονισμού 1008/2008 και, δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 3, στοιχείο β', του κανονισμού αυτού, για τις πτήσεις αυτού του είδους δεν υφίσταται υποχρέωση κατοχής νόμιμης άδειας λειτουργίας.

33 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεδομένου ότι οι εναγόμενοι της κύριας δίκης δεν μπορούν να θεωρηθούν ως «αερομεταφορείς» και, κατά μείζονα λόγο, ως «κοινοτικοί αερομεταφορείς», κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, στοιχεία α′ και β′, του κανονισμού 2027/97, η υπόθεση της κύριας δίκης δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού.

34 Επομένως, η Σύμβαση του Μόντρεαλ, η οποία εφαρμόζεται στις πτήσεις στο εσωτερικό ενός μόνο κράτους μέλους υπό την προϋπόθεση ότι οι πτήσεις αυτές εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 2027/97, δεν έχει εφαρμογή στην υπόθεση της κύριας δίκης.

35 Από όλα τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι το άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχεία α′ και γ′, του κανονισμού 2027/97 και το άρθρο 1, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ έχουν την έννοια ότι αντιτίθενται στο να εξεταστεί βάσει του άρθρου 17 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ η αγωγή αποζημιώσεως που ασκήθηκε από πρόσωπο το οποίο, ενώ ήταν επιβάτης αεροσκάφους που είχε τον ίδιο τόπο απογειώσεως και προσγειώσεως εντός κράτους μέλους και μεταφέρθηκε δωρεάν με σκοπό την κατόπτευση ακινήτου στο πλαίσιο σχεδιαζόμενης δικαιοπραξίας επί του ακινήτου αυτού με τον κυβερνήτη του εν λόγω αεροσκάφους, υπέστη σωματική βλάβη εξαιτίας της πτώσεως του αεροσκάφους αυτού.

36 Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο και στο τρίτο ερώτημα.

Επί του τετάρτου ερωτήματος

37 Με το τέταρτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, εάν το άρθρο 18 του κανονισμού 864/2007 έχει την έννοια ότι παρέχει στον ζημιωθέντα, σε περίπτωση όπως αυτή της κύριας δίκης, τη δυνατότητα ασκήσεως ευθείας αγωγής κατά του ασφαλιστή του προσώπου που υπέχει υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως, εφόσον αυτό προβλέπεται από το δίκαιο που εφαρμόζεται στην εξωσυμβατική ενοχή, το οποίο αποτελεί τη νομική βάση της αγωγής αποζημιώσεως, ανεξαρτήτως του τι προβλέπει το εφαρμοστέο δίκαιο που επέλεξαν οι συμβαλλόμενοι της συμβάσεως ασφαλίσεως.

38 Για να δοθεί απάντηση στο ερώτημα αυτό, πρέπει να υπομνησθεί ότι δεν μπορεί να αποκλεισθεί, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, το ενδεχόμενο η ευθύνη για τη ζημία που προκλήθηκε από την πτώση του αεροσκάφους να εμπίπτει στην κατηγορία των εξωσυμβατικών ενοχών κατά την έννοια του άρθρου 2 του κανονισμού 864/2007.

39 Στην περίπτωση αυτή, ο ζημιωθείς έχει τη δυνατότητα να στραφεί κατά του ασφαλιστή αυτού που υπέχει υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως όταν, όπως προκύπτει από το γράμμα του άρθρου 18 του κανονισμού 864/2007, αυτό προβλέπεται από το δίκαιο που εφαρμόζεται στην εξωσυμβατική ενοχή ή από το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ασφαλίσεως.

40 Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 75 των προτάσεών του, το άρθρο 18 του κανονισμού 864/2007 δεν συνιστά κανόνα συγκρούσεως δικαίων ως προς το εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο για τον καθορισμό της ευθύνης που υπέχει ο ασφαλιστής ή ο ασφαλισμένος βάσει της ασφαλιστικής συμβάσεως.

41 Το άρθρο αυτό παρέχει απλώς τη δυνατότητα ασκήσεως ευθείας αγωγής στην περίπτωση που ένα από τα δίκαια αυτά προβλέπει την εν λόγω δυνατότητα.

42 Το δικαίωμα, όμως, του ζημιωθέντος να ασκήσει ευθεία αγωγή κατά του ασφαλιστή του υπόχρεου σε καταβολή αποζημιώσεως δεν επηρεάζει τις συμβατικές ενοχές των συμβαλλομένων στη συγκεκριμένη σύμβαση ασφαλίσεως. Ομοίως, η επιλογή από τους συμβαλλόμενους του εφαρμοστέου στη σύμβαση αυτή δικαίου δεν επηρεάζει επίσης το δικαίωμα του εν λόγω ζημιωθέντος να ασκήσει ευθεία αγωγή βάσει του εφαρμοστέου στην εξωσυμβατική ενοχή δικαίου.

43 Επομένως, προκειμένου να καθοριστεί εάν, εν προκειμένω, η E. Prüller-Frey μπορεί να ασκήσει ευθεία αγωγή κατά της Axa, το αιτούν δικαστήριο πρέπει να διερευνήσει αν το δίκαιο που εφαρμόζεται στην επίμαχη στην κύρια δίκη εξωσυμβατική ενοχή, το οποίο καθορίζεται κατά το άρθρο 4 του κανονισμού 864/2007, ή το δίκαιο που εφαρμόζεται στη σύμβαση ασφαλίσεως που συνήφθη μεταξύ της Axa και του N. Brodnig, παρέχει τη δυνατότητα ασκήσεως μιας τέτοιας αγωγής.

44 Συναφώς, το εφαρμοστέο στη συγκεκριμένη σύμβαση ασφαλίσεως δίκαιο δεν μπορεί να εμποδίσει την άσκηση, ενδεχομένως, ευθείας αγωγής βάσει του δικαίου που εφαρμόζεται στην εξωσυμβατική ενοχή.

45 Από όλα τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι το άρθρο 18 του κανονισμού 864/2007 έχει την έννοια ότι, υπό τις συνθήκες της υποθέσεως της κύριας δίκης, η άσκηση ευθείας αγωγής από τον ζημιωθέντα κατά του ασφαλιστή του υπόχρεου σε καταβολή αποζημιώσεως είναι δυνατή όταν η αγωγή αυτή προβλέπεται από το δίκαιο που εφαρμόζεται στην εξωσυμβατική ενοχή, ανεξαρτήτως του τι προβλέπει το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ασφαλίσεως που επέλεξαν οι συμβαλλόμενοι στην εν λόγω σύμβαση.

Επί των δικαστικών εξόδων

46 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφαίνεται:

1) **Το άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχεία α' και γ', του κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002, και το άρθρο 1, παράγραφος 1, της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, συναφθείσα στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999 και εγκριθείσα εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001, έχουν την έννοια ότι αντιτίθενται στο να εξεταστεί βάσει του άρθρου 17 της Συμβάσεως αυτής η αγωγή αποζημιώσεως που ασκήθηκε από πρόσωπο το οποίο, ενώ ήταν επιβάτης αεροσκάφους που είχε τον ίδιο τόπο απογειώσεως και προσγειώσεως εντός κράτους μέλους και μεταφέρθηκε δωρεάν με σκοπό την κατόπτευση ακινήτου στο πλαίσιο σχεδιαζόμενης δικαιοπραξίας επί του ακινήτου αυτού με τον κυβερνήτη του εν λόγω αεροσκάφους, υπέστη σωματική βλάβη εξαιτίας της πτώσεως του αεροσκάφους αυτού.**

2) **Το άρθρο 18 του κανονισμού (ΕΚ) 864/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2007, για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές («Ρώμη ΙΙ»), έχει την έννοια ότι, υπό τις συνθήκες της υποθέσεως της κύριας δίκης, η άσκηση ευθείας αγωγής από τον ζημιωθέντα κατά του ασφαλιστή του υπόχρεου σε καταβολή αποζημιώσεως είναι δυνατή όταν η αγωγή αυτή προβλέπεται από το δίκαιο που εφαρμόζεται στην εξωσυμβατική ενοχή, ανεξαρτήτως του τι προβλέπει το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ασφαλίσεως που επέλεξαν οι συμβαλλόμενοι στην εν λόγω σύμβαση.**

(υπογραφές)