Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

9 päivänä syyskuuta 2015 *

Ennakkoratkaisupyyntö — Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu onnettomuustapauksissa — Vahingonkorvauskanne — Montrealin yleissopimus — Asetus (EY) N:o 2027/97 — Vastikkeeton kiinteistön omistajan suorittama lento, jonka tarkoituksena on kyseisen kiinteistön esitteleminen mahdolliselle ostajalle — Asetus (EY) N:o 864/2007 — Kansallisen oikeuden mukainen suora kanne vastuuvakuutuksen antajaa vastaan

Asiassa C-240/14,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Landesgericht Korneuburg (Itävalta) on esittänyt 12.5.2014 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 12.5.2014, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Eleonore Prüller-Frey

vastaan

Norbert Brodnig ja

Axa Versicherung AG,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Tizzano sekä tuomarit S. Rodin (esittelevä tuomari), A. Borg Barthet, E. Levits ja M. Berger,

julkisasiamies: M. Szpunar,

kirjaaja: hallintovirkamies V. Tourrès,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 4.3.2015 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Eleonore Prüller-Frey, edustajanaan Rechtsanwalt A. Weinzierl,

— Norbert Brodnig ja Axa Versicherung AG, edustajanaan Rechtsanwalt F. Hörlsberger,

— Itävallan hallitus, asiamiehenään C. Pesendorfer,

— Ranskan hallitus, asiamiehenään M. Hours,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

— Euroopan komissio, asiamiehinään G. Braun, M. Wilderspin, F. Wilman ja K.-P. Wojcik,

kuultuaan julkisasiamiehen 20.5.2015 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä 28.5.1999 Montrealissa allekirjoitetun yleissopimuksen, joka hyväksyttiin Euroopan unionin puolesta neuvoston 5.4.2001 tekemällä päätöksellä 2001/539/EY (EYVL L 194, s. 38; jäljempänä Montrealin yleissopimus), 1 artiklan 1 kappaleen, 17, 29 ja 33 artiklan, matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9.10.1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 (EYVL L 285, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 13.5.2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002 (EYVL L 140, s. 2; jäljempänä asetus N:o 2027/97), 2 artiklan 1 kohdan a ja c alakohdan, lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista 21.4.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 785/2004 (EUVL L 138, s. 1) 3 artiklan c ja g alakohdan, tuomioistuimen toimivallasta ja tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 22.12.2000 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 44/2001 (EYVL 2001, L 12, s. 1) 67 artiklan, sopimukseen perustumattomiin velvoitteisiin sovellettavasta laista 11.7.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 864/2007 (Rooma II) (EUVL L 199, s. 40) 18 artiklan ja muuta ensivakuutusta kuin henkivakuutusta koskevien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten yhteensovittamisesta, säännöksistä, joilla helpotetaan palvelujen tarjoamisen vapauden tehokasta käyttämistä, sekä direktiivin 72/239/ETY muuttamisesta 22.6.1988 annetun toisen neuvoston direktiivin 88/357/ETY (EYVL L 172, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 18.6.1992 annetulla neuvoston direktiivillä 92/49/ETY (EYVL L 228, s. 1; jäljempänä direktiivi 88/357), 7 artiklan 1 kohdan f alakohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa vastakkain ovat yhtäältä Eleonore Prüller-Frey ja toisaalta Norbert Brodnig ja saksalainen vakuutusyhtiö Axa Versicherung AG (jäljempänä Axa) ja joka koskee Prüller-Freylle lento-onnettomuudesta aiheutuneiden nykyisten sekä tulevien vahinkojen korvaamista.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kansainvälinen oikeus

3 Montrealin yleissopimuksen 1 artiklan 1 kappaleessa määrätään seuraavaa:

”Tätä yleissopimusta sovelletaan kaikkiin kansainvälisiin henkilöiden, matkatavaran tai tavaran kuljetuksiin, jotka suoritetaan ilma-aluksella korvausta vastaan. Sitä sovelletaan myös ilmakuljetusyrityksen suorittamiin maksuttomiin lentokuljetuksiin.”

Unionin oikeus

4 Asetuksen N:o 2027/97 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tällä asetuksella pannaan täytäntöön Montrealin yleissopimukseen sisältyvät matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetuksia koskevat määräykset ja vahvistetaan tiettyjä täydentäviä säännöksiä. Siinä myös laajennetaan näiden määräysten soveltamisala jäsenvaltion sisäisiin ilmakuljetuksiin.”

5 Kyseisen asetuksen 2 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

a) ’lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenneyritystä, jolla on voimassa oleva liikennelupa;

b) ’yhteisön lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on [lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23.7.1992 annetun neuvoston] asetuksen (ETY) N:o 2407/92 (EYVL L 280, s. 1) säännösten mukainen jäsenvaltion myöntämä voimassa oleva liikennelupa;

c) ’korvaukseen oikeutetulla henkilöllä’ matkustajaa tai henkilöä, joka sovellettavan lainsäädännön mukaisesti on matkustajan sijaan oikeutettu korvaukseen;

_ _”

6 Lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä 24.9.2008 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1008/2008 (uudelleen laadittu toisinto) (EUVL L 293, s. 3) on kumottu asetus N:o 2407/92 1.11.2008 alkaen.

7 Asetuksen N:o 1008/2008 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan

_ _

4) ’lentoliikenteellä’ lentoa tai lentosarjaa, jolla kuljetetaan matkustajia, rahtia ja/tai postia korvausta tai vuokraa vastaan;

5) ’lennolla’ lähtöä tietyltä lentoasemalta kohti tietyn määräpaikan lentoasemaa;

6) ’paikallislennolla’ lentoa, johon ei kuulu eri lentoasemien tai muiden sallittujen laskupaikkojen välistä matkustajien, postin ja/tai rahdin kuljetusta;

_ _”

8 Mainitun asetuksen 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Yhteisöön sijoittautuneet yritykset eivät saa kuljettaa lentoteitse matkustajia, postia ja/tai rahtia korvausta ja/tai vuokraa vastaan, ellei niille ole myönnetty asianmukaista liikennelupaa.

Tämän luvun vaatimukset täyttävällä yrityksellä on oikeus saada liikennelupa.

_ _

3. Vaatimusta, jonka mukaan yrityksellä on oltava voimassa oleva liikennelupa, ei sovelleta seuraaviin lentoliikenteen luokkiin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta mahdollisia muita asiaan sovellettavia yhteisön, kansallisen tai kansainvälisen oikeuden säännöksiä:

a) moottorittomilla ilma-aluksilla ja/tai moottorilla varustetuilla ultrakevyillä ilma-aluksilla harjoitettava lentoliikenne ja

b) paikallislennot.”

9 Asetuksen N:o 785/2004 2 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tätä asetusta ei sovelleta:

– –

g) ultrakevyisiin lentokoneisiin ja liitimiin, joiden lentoonlähtömassa on alle 500 kg ja joita

— käytetään muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen,

— käytetään paikalliseen lennonopetukseen, johon ei liity kansainvälisten rajojen ylittämistä,

siltä osin kuin on kyse tämän asetuksen mukaisista velvoitteista vakuuttaa sodan ja terrorismin varalta.”

10 Asetuksen N:o 864/2007 4 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Jollei tässä asetuksessa toisin säädetä, sopimukseen perustumattomaan velvoitteeseen, joka johtuu vahingonkorvausvastuun perustavasta tapahtumasta, sovelletaan sen maan lakia, jossa vahinko aiheutuu, riippumatta siitä, missä maassa vahingon aiheuttanut tapahtuma sattui, ja siitä, missä maassa tai maissa tuon tapahtuman välilliset seuraukset ilmenevät.

2. Jos vastuulliseksi väitetyllä henkilöllä ja vahingonkärsijällä on molemmilla asuinpaikkansa samassa maassa, kun vahinko aiheutuu, sovelletaan tämän maan lakia.

3. Jos kaikista tapaukseen liittyvistä seikoista ilmenee, että vahingonkorvausvastuun perustava tapahtuma liittyy 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua maata selvästi läheisemmin johonkin toiseen maahan, sovelletaan tämän toisen maan lakia. Selvästi läheisempi liittymä toiseen maahan voi perustua erityisesti osapuolten väliseen ennestään olemassa olevaan suhteeseen, kuten sopimukseen, joka liittyy läheisesti kyseiseen vahingonkorvausvastuun perustavaan tapahtumaan.”

11 Kyseisen asetuksen 18 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Vahingonkärsijä voi esittää vaatimuksensa suoraan korvausvastuussa olevan henkilön vakuutuksenantajaa vastaan, jos näin säädetään sopimukseen perustumattomaan velvoitteeseen sovellettavassa laissa tai vakuutussopimukseen sovellettavassa laissa.”

12 Muun ensivakuutusliikkeen kuin henkivakuutusliikkeen aloittamista ja harjoittamista koskevien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten yhteensovittamisesta 24.7.1973 annetun ensimmäisen neuvoston direktiivin 73/239/ETY (EYVL L 228, s. 3), sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 88/357 (jäljempänä direktiivi 73/239), 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Tämä direktiivi koskee jäsenvaltioon sijoittautuneiden tai sijoittautumaan aikovien itsenäisten ammatinharjoittajien ensivakuutusliikkeen, mukaan lukien 2 kohdassa tarkoitettu avun tarjoaminen, aloittamista ja harjoittamista.

– –

3. Liiketoiminnan jaottelu tämän artiklan mukaisesti eri luokkiin esitetään liitteessä.”

13 Direktiivin 73/239 5 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

– –

d) ’suurilla riskeillä’:

i) riskejä, jotka kuuluvat liitteessä olevan A kohdan luokkiin 4, 5, 6, 7, 11 ja 12;

– –”

14 Kyseisen direktiivin liitteessä täsmennetään seuraavaa:

”A. Riskien luokittelu vakuutusluokittain

– –

5. *Ilma-alukset*

Kaikki ilma-aluksille aiheutuvat vahingot tai menetykset. – –

11. *Ilmakuljetusvastuu*

Kaikki ilma-alusten käytöstä (mukaan lukien rahdinkuljettajan vastuu) aiheutuva vastuu.

– –”

15 Direktiivin 88/357 7 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Laki, jota sovelletaan tässä direktiivissä tarkoitettuihin jäsenvaltioissa sijaitsevia riskejä kattaviin vakuutussopimuksiin, määräytyy seuraavasti:

– –

f) osapuolet voivat vapaasti valita direktiivin 73/239/ETY 5 artiklan d alakohdassa tarkoitettuihin riskeihin sovellettavan lain.

– –”

Pääasian oikeudenkäynti ja ennakkoratkaisukysymykset

16 Prüller-Frey, jonka kotipaikka ja vakinainen asuinpaikka oli Itävallassa, oli 30.8.2010 lennolla Calidus-mallisella, Preissin ohjaamalla gyrokopterilla, jonka suurin mahdollinen lentoonlähtömassa oli 450 kilogrammaa, tutustuakseen aloe vera -viljelmään kyseisen viljelmän mahdollista ostamista silmällä pitäen.

17 Ennen tätä lentoa Preiss, joka oli gyrokopterin omistaja, kääntyi Brodnigin puoleen pyytääkseen tätä auttamaan häntä solmimaan edullisen vakuutussopimuksen. Koska Brodnigille oli kertynyt enemmän lentotunteja kuin Preissille ja koska vakuutusmaksu lasketaan lentotuntien mukaan, Brodnig, jolla oli rekisteröity asuinpaikka Espanjassa, jossa hän oli asunut vuodesta 2007 alkaen, ja jolla oli myös

rekisteröity asuinpaikka Itävallassa, suostui 6.5.2009 tekemään pääasiassa kyseessä olevan gyrokopterin haltijana Axan kanssa vakuutussopimuksen, joka sisälsi gyrokopterin haltijan ja sen matkustajien useita riskejä kattavan vastuuvakuutuksen.

18 Tässä vakuutussopimuksessa määriteltiin pääasiassa kyseessä olevan gyrokopterin käyttötarkoitukseksi ”liike- ja matkalennot sekä esittelylennot myyntitarkoituksessa”. Vakuutussopimuksen sopimusmääräyksissä tarkennettiin, että sopimukseen sovelletaan Saksan oikeutta ja että siihen perustuvia kanteita ovat toimivaltaisia käsittelemään ”Saksan liittotasavallan tuomioistuimet”. Tässä vakuutussopimuksessa ei kuitenkaan poissuljeta ”muita Saksan oikeuden mukaan pakottavia tuomioistuimen toimivaltaperusteita”.

19 Pääasiassa kyseessä oleva gyrokopteri nousi ilmaan Medina Sidoniasta (Espanja) ja joutui onnettomuuteen Jerez de la Fronteran (Espanja) lähistöllä.

20 Prüller-Frey, joka sai onnettomuudessa ruumiinvammoja, nosti Landesgericht Korneuburgissa (Korneuburgin alueellinen tuomioistuin) kanteen, jolla hän vaati vastaajien velvoittamista suorittamaan hänelle 142 946,40 euroa 4 prosentin korkoineen 2.10.2012 lähtien sekä sen vahvistamista, että vastaajat ovat solidaarisessa vastuussa kaikista tulevista vahingoista, jotka ovat syy-yhteydessä onnettomuuteen, jolloin Brodnigin vastuu rajoittuu lainmukaiseen vastuun enimmäismäärään ja Axan vastuu rajoittuu pääasiassa kyseessä olevan vakuutussopimuksen mukaiseen vakuutussummaan.

21 Landesgericht Korneuburgissa käytävässä oikeudenkäynnissä vastaajat kiistävät itävaltalaisten tuomioistuinten toimivallan ratkaista pääasia ja lisäävät, että pääasiaan on sovellettava Espanjan oikeutta Itävallan oikeuden sijaan. Vastaajat katsovat, että Prüller-Freyn mahdollisuus nostaa suora kanne Axaa vastaan riippuu pääasiassa kyseessä olevasta vakuutussopimuksesta. Koska vakuutussopimukseen sovelletaan Saksan oikeutta, jossa kielletään tällaisen kanteen nostaminen, ja koska pääasiassa kyseessä olevaan tilanteeseen on sovellettava Espanjan oikeutta, jossa ei tunneta mahdollisuutta nostaa suora kanne, Prüller-Freyn kanne on hylättävä. Pääasian asianosaiset ovat kuitenkin yhtä mieltä siitä, että kyseessä oleva vakuutus on pakollinen ja ettei Montrealin yleissopimusta sovelleta pääasian tosiseikkoihin.

22 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin epäilee sitä, että Montrealin yleissopimusta ei voitaisi soveltaa pääasian tosiseikkoihin, koska asetuksen N:o 2027/97 nojalla sen soveltamisalaa on laajennettu koskemaan sisäisiä lentoja. Tämän osalta kyseinen tuomioistuin yrittää määritellä pääasian tosiseikkoihin sovellettavan vastuujärjestelmän samoin kuin, mikäli Montrealin yleissopimusta ei sovellettaisi, ratkaista sen, onko asetuksen N:o 864/2007 18 artiklaa tulkittava siten, että Prüller-Freyllä on oikeus nostaa suora kanne Axaa vastaan sopimukseen perustumattomaan velvoitteeseen sovellettavan lain perusteella riippumatta siitä, mitä Brodnigin ja Axan pääasiassa kyseessä olevaan vakuutussopimukseen sovellettavaksi valitussa laissa säädetään.

23 Koska Landesgericht Korneuburg on epävarma unionin oikeuden tulkinnasta tässä tilanteessa, se on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko asetuksen N:o 2027/97 2 artiklan 1 kohdan a ja c alakohtaa, asetuksen N:o 785/2004 3 artiklan c ja g alakohtaa sekä Montrealin yleissopimuksen 1 artiklan 1 kappaletta tulkittava siten, että sellaisen vahingonkärsijän,

— joka oli ilma-aluksessa, jolla oli sama nousu- ja laskeutumispaikka erään jäsenvaltion alueella,

— jota lentäjä kuljetti vastikkeetta

— lennolla, jonka tarkoituksena oli ilmasta käsin tarkastella kiinteistöä lentäjän kanssa suunnitellun kiinteistökauppahankkeen yhteydessä, ja

— joka sai ruumiinvammoja koneen pudottua maahan,

vahingonkorvausvaatimusta on tutkittava yksinomaan Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan nojalla, eikä kansallista oikeutta voida soveltaa?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko Montrealin yleissopimuksen 33 artiklaa ja asetuksen N:o 44/2001 67 artiklaa tulkittava siten, että ensimmäisessä kysymyksessä mainitun vahingonkorvausvaatimuksen käsittely- ja ratkaisutoimivaltaa on tutkittava yksinomaan Montrealin yleissopimuksen 33 artiklan perusteella?

3) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko Montrealin yleissopimuksen 29 artiklaa ja asetuksen N:o 864/2007 18 artiklaa tulkittava siten, että ne ovat esteenä kansallisille säännöksille, joissa säädetään ensimmäisessä kysymyksessä mainitun vahingonkärsijän suorasta kanteesta vahingon aiheuttajan vastuuvakuutuksen antajaa vastaan?

4) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, onko direktiivin 88/357 7 artiklan 1 kohdan f alakohtaa sekä asetuksen N:o 864/2007 18 artiklaa tulkittava siten, että edellytyksiä, jotka koskevat ensimmäisessä kysymyksessä mainitun vahingonkärsijän suoraa kannetta vahingon aiheuttajan vastuuvakuutuksen osalta, on tarkasteltava kolmannen valtion oikeuden perusteella, kun

— deliktin tekopaikan lain (lex loci delicti) nojalla sovellettavassa oikeusjärjestyksessä eli sen vakuutussopimuslaissa säädetään suorasta kanteesta

— vakuutussopimuksen osapuolet tekevät lainvalinnan kolmannen valtion oikeusjärjestyksen hyväksi

— sen mukaan on sovellettava sen valtion oikeutta, jossa vakuutuksenantajan kotipaikka sijaitsee, ja

— myös kyseisen valtion oikeusjärjestyksessä säädetään suorasta kanteesta sen vakuutussopimuslaissa?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

24 Ensimmäisellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee pääasiallisesti, onko asetuksen N:o 2027/97 2 artiklan 1 kohdan a ja c alakohtaa ja Montrealin yleissopimuksen 1 artiklan 1 kappaletta tulkittava siten, että sellaisen henkilön, joka oli ilma-aluksessa, jolla oli sama nousu- ja laskeutumispaikka erään jäsenvaltion alueella ja jota lentäjä kuljetti vastikkeetta lennolla, jonka tarkoituksena oli ilmasta käsin tarkastella kiinteistöä tämän ilma-aluksen lentäjän kanssa suunnitellun kiinteistökauppahankkeen yhteydessä, ja joka sai ruumiinvammoja koneen pudottua maahan, esittämää vahingonkorvausvaatimusta on tutkittava yksinomaan Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan nojalla, eikä kansallista oikeutta voida soveltaa.

25 Tähän kysymykseen vastaamiseksi on aluksi määritettävä, sovelletaanko Montrealin yleissopimusta pääasiaan.

26 Tämän suhteen on tärkeää korostaa, että asetuksen N:o 2027/97 1 artiklan mukaan tällä asetuksella pannaan täytäntöön Montrealin yleissopimukseen sisältyvät matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetuksia koskevat määräykset ja vahvistetaan tiettyjä täydentäviä säännöksiä.

27 Näin ollen sen ratkaisemiseksi, sovelletaanko Montrealin yleissopimusta pääasiaan, on tutkittava, kuuluuko se asetuksen N:o 2027/97 soveltamisalaan.

28 Tältä osin on muistutettava, että mainitun asetuksen 1 artiklan mukaan mainittua yleissopimusta sovelletaan jäsenvaltion sisäisiin ilmakuljetuksiin.

29 Tätä asetusta sovelletaan kuitenkin vain asetuksen 2 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettuihin ”lentoliikenteen harjoittajiin”, toisin sanoen lentoliikenneyrityksiin, joilla on voimassa oleva liikennelupa, samoin kuin asetuksen 2 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuihin ”yhteisön lentoliikenteen harjoittajiin”, toisin sanoen lentoliikenteen harjoittajiin, joilla on asetuksen N:o 2407/92 säännösten mukainen jäsenvaltion myöntämä voimassa oleva liikennelupa.

30 Tämän suhteen ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että vastaajat eivät kuulu asetuksen N:o 2027/97 2 artiklan 1 kohdan a alakohdan käsitteen ”lentoliikenteen harjoittaja” soveltamisalaan, koska ne eivät ole lentoliikenneyrityksiä, joilla on voimassa oleva liikennelupa.

31 Pääasian vastaajat eivät myöskään kuulu asetuksen N:o 2027/97 2 artiklan 1 kohdan b alakohdan käsitteen ”yhteisön lentoliikenteen harjoittaja” soveltamisalaan, koska ne eivät ole lentoliikenteen harjoittajia, joilla on asetuksen N:o 2407/92 säännösten mukainen jäsenvaltion myöntämä voimassa oleva liikennelupa.

32 Tätä päätelmää vahvistavat lisäksi ne seikat, että pääasiassa kyseessä oleva lento, joka tapahtui vastikkeetta erään jäsenvaltion alueella, jonka tarkoituksena oli mahdollisen kiinteistökaupan tekeminen ja jossa ei ollut kyse matkustajien kuljettamisesta eri lentoasemien tai muiden sallittujen laskupaikkojen välillä, oli asetuksen N:o 1008/2008 2 artiklan 1 kohdan 6 alakohdassa tarkoitettu ”paikallislento” ja että tämän asetuksen 3 artiklan 3 kohdan b alakohdassa säädetään, ettei tällaiseen lentoon sovelleta voimassa olevaa liikennelupaa koskevaa vaatimusta.

33 Koska pääasian vastaajien ei näissä olosuhteissa voida katsoa olevan ”lentoliikenteen harjoittajia” eikä a fortiori asetuksen N:o 2027/97 2 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuja ”yhteisön lentoliikenteen harjoittajia”, pääasia ei kuulu tämän asetuksen soveltamisalaan.

34 Tämän vuoksi Montrealin yleissopimusta, jota sovelletaan yhden jäsenvaltion sisällä tapahtuviin lentoihin vain, jos näihin lentoihin sovelletaan asetusta N:o 2027/97, ei sovelleta pääasiaan.

35 Kaiken edellä lausutun perusteella asetuksen N:o 2027/97 2 artiklan 1 kohdan a ja c alakohtaa ja Montrealin yleissopimuksen 1 artiklan 1 kappaletta on tulkittava siten, että ne ovat esteenä sille, että sellaisen henkilön, joka oli ilma-aluksessa, jolla oli sama nousu- ja laskeutumispaikka erään jäsenvaltion alueella ja jota lentäjä kuljetti vastikkeetta lennolla, jonka tarkoituksena oli ilmasta käsin tarkastella kiinteistöä kyseisen ilma-aluksen lentäjän kanssa suunnitellun kiinteistökauppahankkeen yhteydessä, ja joka sai ruumiinvammoja koneen pudottua maahan, esittämää vahingonkorvausvaatimusta tutkitaan Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan nojalla.

36 Kun otetaan huomioon ensimmäiseen kysymykseen annettu kieltävä vastaus, toiseen ja kolmanteen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Neljäs kysymys

37 Neljännellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee pääasiallisesti, onko asetuksen N:o 864/2007 18 artiklaa tulkittava siten, että siinä sallitaan pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa vahingonkärsijän nostaa suora kanne korvausvastuussa olevan henkilön

vakuutuksenantajaa vastaan, kun tällaisesta kanteesta säädetään sopimukseen perustumattomaan velvoitteeseen sovellettavassa laissa, joka on korvausvaatimuksen perustana, riippumatta siitä, mitä sopimuspuolten valitsemassa, tähän vakuutussopimukseen sovellettavassa laissa säädetään.

38 Tähän kysymykseen vastaamiseksi on tärkeää muistaa, ettei voida sulkea pois sitä, että tietyissä olosuhteissa vahingonkorvausvastuu ilma-aluksen putoamisesta aiheutuneesta vahingosta kuuluu asetuksen N:o 864/2007 2 artiklassa tarkoitettujen sopimukseen perustumattomien velvoitteiden kategoriaan.

39 Tällaisessa tapauksessa vahingonkärsijä voi esittää vaatimuksensa asetuksen N:o 864/2007 18 artiklan sanamuodon perusteella suoraan korvausvastuussa olevan henkilön vakuutuksenantajaa vastaan, mikäli sopimukseen perustumattomaan velvoitteeseen sovellettavassa laissa tai vakuutussopimukseen sovellettavassa laissa näin säädetään.

40 Kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 75 kohdassa todennut, asetuksen N:o 864/2007 18 artikla ei ole sitä aineellista oikeutta koskeva lainvalintasääntö, jota sovelletaan määritettäessä vakuutuksenantajan tai vakuutussopimuksen perusteella vakuutetun henkilön velvollisuutta.

41 Tässä artiklassa ainoastaan annetaan oikeus nostaa suora kanne tilanteessa, jossa jossain artiklassa luetelluista laeista sallitaan tällainen mahdollisuus.

42 Vahingonkärsijän oikeus esittää vaatimuksensa suoraan korvausvastuussa olevan henkilön vakuutuksenantajaa vastaan ei kuitenkaan vaikuta kyseessä olevan vakuutussopimuksen sopijapuolten sopimusvelvoitteisiin. Sopijapuolten tekemällä, tähän sopimukseen sovellettavaa lakia koskevalla valinnalla ei myöskään ole vaikutusta vahingonkärsijän oikeuteen nostaa suora kanne sopimukseen perustumattomaan velvoitteeseen sovellettavan lain nojalla.

43 Jotta voidaan ratkaista, voiko Prüller-Frey tässä tapauksessa nostaa kanteen suoraan Axaa vastaan, ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävänä on siten tutkia, salliiko asetuksen N:o 864/2007 4 artiklan mukaan määräytyvä, sopimukseen perustumattomaan velvoitteeseen pääasiassa sovellettava laki tai Axan ja Brodnigin solmimaan vakuutussopimukseen sovellettava laki tällaisen kanteen nostamisen.

44 Kyseiseen vakuutussopimukseen sovellettava laki ei tässä suhteessa voi estää sitä, että tarvittaessa nostetaan suora kanne sopimukseen perustumattomaan velvoitteeseen sovellettavan lain perusteella.

45 Kaiken edellä esitetyn perusteella asetuksen N:o 864/2007 18 artiklaa on tulkittava siten, että siinä sallitaan pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa vahingonkärsijän nostaa suora kanne korvausvastuussa olevan tahon vakuutuksenantajaa vastaan, kun tällaisesta kanteesta säädetään sopimukseen perustumattomaan velvoitteeseen sovellettavassa laissa, riippumatta siitä, mitä sopimuspuolten valitsemassa, tähän vakuutussopimukseen sovellettavassa laissa säädetään.

Oikeudenkäyntikulut

46 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (ensimmäinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9.10.1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97, sellaisena kuin se on muutettuna 13.5.2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002, 2 artiklan 1 kohdan a ja c alakohtaa ja eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä 28.5.1999 Montrealissa allekirjoitetun yleissopimuksen, joka hyväksyttiin Euroopan unionin puolesta neuvoston 5.4.2001 tekemällä päätöksellä 2001/539/EY, 1 artiklan 1 kappaletta on tulkittava siten, että ne ovat esteenä sille, että sellaisen henkilön, joka oli ilma-aluksessa, jolla oli sama nousu- ja laskeutumispaikka erään jäsenvaltion alueella ja jota lentäjä kuljetti vastikkeetta lennolla, jonka tarkoituksena oli ilmasta käsin tarkastella kiinteistöä tämän ilma-aluksen lentäjän kanssa suunnitellun kiinteistökauppahankkeen yhteydessä, ja joka sai ruumiinvammoja koneen pudottua maahan, esittämää vahingonkorvausvaatimusta tutkitaan Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan nojalla.**

2) **Sopimukseen perustumattomiin velvoitteisiin sovellettavasta laista 11.7.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 864/2007 (Rooma II) 18 artiklaa on tulkittava siten, että siinä sallitaan pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa vahingonkärsijän nostaa suora kanne korvausvastuussa olevan tahon vakuutuksenantajaa vastaan, kun tällaisesta kanteesta säädetään sopimukseen perustumattomaan velvoitteeseen sovellettavassa laissa, riippumatta siitä, mitä sopimuspuolten valitsemassa, tähän vakuutussopimukseen sovellettavassa laissa säädetään.**

Allekirjoitukset