A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2015. szeptember 9.*

„Előzetes döntéshozatal iránti kérelem — A légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelőssége — Kártérítési kereset — Montreali Egyezmény — 2027/97/EK rendelet — Ingatlan tulajdonosa által ellenszolgáltatás nélkül folytatott repülés ezen ingatlannak valamely lehetséges vevő számára történő bemutatása céljából — 864/2007/EK rendelet — A felelősségbiztosító elleni, a nemzeti jog által előírt közvetlen kereset”

A C-240/14. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landesgericht Korneuburg (Ausztria) a Bírósághoz 2014. május 12-én érkezett, 2014. május 12-i határozatával terjesztett elő az előtte

Eleonore Prüller-Frey

és

Norbert Brodnig,

az **Axa Versicherung AG** között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: A. Tizzano tanácselnök, S. Rodin (előadó), A. Borg Barthet, E. Levits és M. Berger bírák,

főtanácsnok: M. Szpunar,

hivatalvezető: V. Tourrès tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2015. március 4-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– E. Prüller-Frey képviseletében A. Weinzierl Rechtsanwalt,

– N. Brodnig és az Axa Versicherung AG képviseletében F. Hörlsberger Rechtsanwalt,

– az osztrák kormány képviseletében C. Pesendorfer, meghatalmazotti minőségben,

– a francia kormány képviseletében M. Hours, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: német.

– az Európai Bizottság képviseletében G. Braun, M. Wilderspin, F. Wilman és K.-P. Wojcik, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2015. május 20-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött, az Európai Unió nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) jóváhagyott egyezmény (a továbbiakban: Montreali Egyezmény) 1. cikke (1) bekezdésének, 17., 29. és 33. cikkének, a 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 140., 2. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 246. o.) módosított, a légi fuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendelet (HL L 285., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 3. kötet, 489. o.; a továbbiakban: 2027/97 rendelet) 2. cikke (1) bekezdése a) és c) pontjának, a légi fuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló, 2004. április 21-i 785/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 138., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 160. o.) 3. cikke c) és g) pontjának, a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK tanácsi rendelet (HL 2001. L 12., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 19. fejezet, 4. kötet, 42. o.; helyesbítések: HL L 124., 47. o., HL L 242., 6. o.) 67. cikkének, a szerződésen kívüli kötelmi viszonyokra alkalmazandó jogról („Róma II”) szóló, 2007. július 11-i 864/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 199., 40. o.) 18. cikkének, valamint az 1992. június 18-i 92/49/EGK tanácsi irányelvvel (HL L 228., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 346. o.) módosított, az életbiztosítás körén kívül eső közvetlen biztosításokra vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról és a szolgáltatásnyújtás szabadságának tényleges gyakorlását elősegítő rendelkezések megállapításáról, valamint a 73/239/EGK irányelv módosításáról szóló, 1988. június 22-i 88/357/EGK tanácsi Második irányelv (HL L 172., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 198. o.; a továbbiakban: 88/357 irányelv) 7. cikke (1) bekezdése f) pontjának értelmezésére vonatkozik.

2 Ezt a kérelmet E. Prüller-Frey és N. Brodnig, valamint a német biztosítótársaság, az Axa Versicherung AG (a továbbiakban: Axa) között az E. Prüller-Freyt légi baleset miatt ért tényleges és jövőbeli károk megtérítésének tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

3 A Montreali Egyezmény 1. cikke (1) bekezdésének a szövege a következő:

„Ez az egyezmény minden, ellenszolgáltatás fejében végzett személy-, poggyász- és teherszállítmány nemzetközi légi szállítására vonatkozik. Szintén vonatkozik a légi közlekedési vállalatok által ellenszolgáltatás nélkül végzett légi szállításra is.”

Az uniós jog

4 A 2027/97 rendelet 1. cikke szerint:

„Ez a rendelet a Montreali Egyezménynek az utasok és poggyászuk légi szállítására vonatkozó lényeges [helyesen: releváns] rendelkezéseit hajtja végre, és egyes kiegészítő rendelkezéseket állapít meg. E rendelkezéseknek az alkalmazását kiterjeszti az egyetlen tagállamon belüli légi fuvarozásra is."

5 Az említett rendelet 2. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

a) »légi fuvarozó«: érvényes üzemelési engedéllyel rendelkező légi közlekedési vállalkozást jelent;

b) »közösségi légi fuvarozó«: a [légi fuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i] 2407/92/EGK [tanácsi] rendelet [(HL L 240., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 3. o.)] rendelkezéseivel összhangban valamely tagállam által kiadott érvényes üzemelési engedéllyel rendelkező légi fuvarozót jelent;

c) »kártérítésre jogosult személy«: az alkalmazandó joggal összhangban egy igénylésre jogosult utast jelent [helyesen: összhangban utast jelent], vagy bármely személyt, aki ezen utasra tekintettel kártérítésre jogosult;

[...]"

6 A Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (átdolgozott változat) (HL L 293., 3. o.) 2008. november 1-jei hatállyal hatályon kívül helyezte a 2407/92 rendeletet.

7 Az 1008/2008 rendelet 2. cikkének a szövege a következő:

„E rendelet alkalmazásában:

[...]

4. »légi járat«: egy repülés vagy repülések sorozata, amely utasokat, árut és/vagy postai küldeményeket szállít díj és/vagy más térítés ellenében;

5. »repülés«: egy meghatározott repülőtérről történő indulás egy meghatározott célrepülőtér felé;

6. »helyi repülés«: olyan repülés, amely nem tartalmazza utasok, postai küldemények és/vagy áruk különböző repülőterek, vagy más engedélyezett leszállóhelyek közötti szállítását;

[...]"

8 Az említett rendelet 3. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Egy, a Közösségben letelepedett vállalkozás csak akkor kaphat engedélyt utas, postai küldemények és/vagy áru díj és/vagy más térítés ellenében történő légi fuvarozására, ha megkapta a megfelelő működési engedélyt.

Minden olyan vállalkozás, amely eleget tesz e fejezet követelményeinek, jogosult működési engedély megszerzésére.

[...]

(3) A közösségi, nemzeti vagy nemzetközi jog egyéb vonatkozó rendelkezéseinek sérelme nélkül a légi járatok következő kategóriáira nem vonatkozik az érvényes működési engedély birtoklásának követelménye:

a) a hajtómű nélküli légi járművek és/vagy motoros ultrakönnyű légi járművek által teljesített légi járatok; valamint

b) a helyi repülések."

9 A 785/2004 rendelet 2. cikkének (2) bekezdése a következőket mondja ki:

„Ezt a rendeletet nem kell alkalmazni a következőkre:

[…]

g) 500 kg MTOM-nél kisebb tömegű légi járművek, beleértve a vitorlázó repülőgépeket is, valamint az ultrakönnyű repülőgépek, amelyeket:

– nem kereskedelmi célokra használnak, illetve

– helyi repülésoktatásra használnak, amelynek keretében nem lépnek át nemzetközi határokat,

amennyiben a háború és terrorizmus kockázatához kapcsolódó, az e rendeletben megállapított biztosítási követelményekről van szó."

10 A 864/2007 rendelet 4. cikke a következőket írja elő:

„(1) Ha e rendelet másképp nem rendelkezik, a jogellenes károkozásból eredő szerződésen kívüli kötelmi viszonyra azon ország jogát kell alkalmazni, amelyben a kár bekövetkezik, függetlenül attól, hogy mely országban következett be a kárt okozó esemény, valamint függetlenül attól, hogy ezen esemény közvetett következményei mely országban vagy országokban következnek be.

(2) Ha azonban a károkozásért felelősnek tekintett személy és a kárt elszenvedő személy szokásos tartózkodási helye a kár bekövetkezésének időpontjában ugyanabban az országban található, a jogellenes károkozásra ezen ország jogát kell alkalmazni.

(3) Amennyiben az eset valamennyi körülménye alapján egyértelmű, hogy a jogellenes károkozás nyilvánvalóan szorosabban kapcsolódik egy, az (1) vagy (2) bekezdésben említettektől eltérő országhoz, akkor e másik ország jogát kell alkalmazni. Egy másik országgal fennálló nyilvánvalóan szorosabb kapcsolat alapulhat különösen a felek között már fennálló olyan jogviszonyon, így például szerződésen, amely szorosan kapcsolódik a szóban forgó jogellenes károkozáshoz."

11 Az említett rendelet 18. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A kárt elszenvedő személy követelését közvetlenül érvényesítheti a kártérítésért felelős személy biztosítója ellen, amennyiben a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó jog vagy a biztosítási szerződésre alkalmazandó jog így rendelkezik."

12 A 88/357 irányelvvel módosított, az életbiztosítás körén kívül eső közvetlen biztosítási tevékenység megkezdésére és gyakorlására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról szóló, 1973. július 24-i 73/239/EGK tanácsi Első irányelv (HL L 228., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 14. o.; a továbbiakban: 73/239 irányelv) 1. cikke értelmében:

„(1) Ez az irányelv a közvetlen biztosítás önálló tevékenységként történő megkezdésével és folytatásával, valamint a (2) bekezdésben említett segítségnyújtással foglalkozik, amelyet olyan vállalkozások folytatnak, amelyek valamely tagállam területén letelepedtek, vagy ott kívánnak letelepedni.

[...]

(3) Az e cikkben említett tevékenységek ágazatonkénti besorolása a mellékletben található.”

13 A 73/239 irányelv 5. cikke a következőket írja elő:

„Az irányelv alkalmazásában:

[...]

d) nagy kockázatok:

i) a melléklet A. pontjának 4., 5., 6., 7., 11. és 12. ágazataiba besorolt kockázatok;

[...]”

14 Az említett irányelv melléklete a következőket pontosítja:

„A. A kockázatok biztosítási ágazatok szerinti osztályozása

[...]

5. *Légi járművek – casco*

Légi járművek minden károsodása [...]

11. *Légi járművekkel kapcsolatos felelősség*

A légi járművek használatából származó felelősség (beleértve a fuvarozó felelősségét)

[...]”

15 A 88/357 irányelv 7. cikkének (1) bekezdése a következőket mondja ki:

„Az ebben az irányelvben említett és a tagállamokban felmerülő kockázatokra fedezetet nyújtó biztosítási szerződésekre irányadó jog a következő rendelkezéseknek megfelelően kerül meghatározásra:

[...]

f) a 73/239/EGK irányelv 5. cikkének d) pontjában említett kockázatok tekintetében a szerződő felek szabadon választhatják meg az alkalmazandó jogot.

[…]”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

16 2010. augusztus 30-án E. Prüller-Frey – akinek ekkor a lakóhelye és a szokásos tartózkodási helye Ausztriában volt – az F. Preiss által vezetett, 450 kilogramm maximális felszállótömegű (MTOM) „Calidus” típusú egyrotoros repülőgép fedélzetén egy aloevera-ültetvény felett repült át azért, hogy esetlegesen megvásárolja ezt az ültetvényt.

17 E repülést megelőzően F. Preiss – aki ezen egyrotoros repülőgép tulajdonosa volt – azzal a kéréssel fordult N. Brodnighoz, hogy utóbbi segítsen neki kedvező áron biztosítási szerződést kötni. Tekintettel arra, hogy N. Brodnig több repülési órával rendelkezett, mint F. Preiss, valamint hogy a biztosítási díj összegét a repülési órák száma szerint számolják el, N. Brodnig, aki egyszerre jelentett be lakóhelyet Spanyolországban – ahol 2007 óta élt – és Ausztriában, 2009. május 6-án a szóban forgó egyrotoros repülőgép üzemben tartójaként biztosítási szerződést kötött az Axával, amelynek tárgya ezen egyrotoros repülőgép üzemben tartójának és utasainak többféle kockázatra kiterjedő felelősségbiztosítása volt.

18 E biztosítási kötvény így határozta meg az alapügyben szóban forgó egyrotoros repülőgép rendeltetését: „Üzleti és turistautak, valamint értékesítési célokat szolgáló bemutatórepülések”. Az említett biztosítási kötvény szövege pontosította, hogy arra a német jog alkalmazandó, valamint hogy a biztosítási kötvényen alapuló keresetekről való határozathozatalra joghatósággal rendelkező bíróságok a „Németországi Szövetségi Köztársaság bíróságai”. Ugyanez a biztosítási kötvény azonban nem zárt ki – amint azt a szövege is pontosította – „a német jog szerinti egyéb kötelező illetékességi okok[at]”.

19 Az alapügyben szóban forgó egyrotoros repülőgép Medina Sidoniából (Spanyolország) indult el, és Jerez de la Frontera (Spanyolország) közelében balesetet szenvedett.

20 E. Prüller-Frey, aki e baleset során testi sérüléseket szenvedett, a Landesgericht Korneuburghoz (korneuburgi tartományi bíróság) fordult azért, hogy az kötelezze az alpereseket 142 946,40 eurónak, és ezen összeg 2012. október 2-tól számított 4%-os kamatának a megfizetésére, valamint állapítsa meg az alperesek egyetemleges felelősségét minden olyan jövőben felmerülő kárért, amely az említett balesettel okozati összefüggésben áll, mindazonáltal a felelősség N. Brodnig tekintetében a felelősség jogszabályban meghatározott felső határáig, az Axa tekintetében pedig az alapügyben szóban forgó biztosítási szerződésben biztosított összegig terjedhet ki.

21 A Landesgericht Korneuburg előtti eljárás keretében az alperesek vitatják az osztrák bíróságok joghatóságát az alapeljárás tekintetében, és hozzáteszik, hogy arra a spanyol jog, nem pedig az osztrák jog alkalmazandó. Úgy vélik, hogy E. Prüller-Frey azon lehetősége, hogy közvetlen keresetet indítson az Axa ellen, az alapügyben szóban forgó biztosítási kötvénytől függ. Márpedig, tekintettel arra, hogy e kötvényre a német jog alkalmazandó, amely tiltja az ilyen keresetindítást, valamint hogy az alapeljárás tárgyát képező helyzetet a spanyol jog szabályozza, amely nem ismeri a közvetlen keresetindítást, E. Prüller-Frey keresetét el kell utasítani. Az alapeljárás felei mindazonáltal egyetértenek abban, hogy a szóban forgó biztosítás kötelező, valamint hogy a Montreali Egyezmény az alapügy tényállására nem alkalmazandó.

22 A kérdést előterjesztő bíróságnak kétségei vannak a Montreali Egyezmény alapügy tényállására való alkalmazhatatlansága tekintetében, mivel ezen egyezmény alkalmazását a 2027/97 rendelet értelmében kiterjesztették a belföldi repülésekre. E tekintetben e bíróság annak a felelősségi rendszernek a meghatározására törekszik, amely alá e tényállásnak tartoznia kell, valamint abban az esetben, ha ezen egyezmény nem alkalmazandó, úgy kell-e értelmezni a 864/2007 rendelet 18. cikkét, hogy az lehetővé

teszi E. Prüller-Frey számára a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó jog értelmében az Axával szembeni közvetlen keresetindítást, függetlenül az alapügyben szóban forgó biztosítási szerződésre alkalmazandó – N. Brodnig és az Axa által választott – jogtól.

23 Ilyen körülmények között a Landesgericht Korneuburg az uniós jog értelmezésével kapcsolatos kétségeire tekintettel úgy határozott, hogy felfüggeszti az eljárást, és a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra:

„1) Úgy kell-e értelmezni a 2027/97 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) és c) pontját, a 785/2004 rendelet 3. cikkének c) és g) pontját, valamint a Montreali Egyezmény 1. cikkének (1) bekezdését, hogy azon kárt elszenvedő személy kártérítési követelései,

– aki egy olyan légi jármű utasa volt, amelynek indulási és érkezési helye az egyik tagállam ugyanazon helye volt,

– akit a pilóta ingyenesen szállított,

– aki esetében a repülés célja az volt, hogy a pilótával tervezett ingatlanügylet kapcsán felülről megtekintsék az ingatlant, és

– aki a légi jármű lezuhanása folytán sérülést szenvedett,

kizárólag a Montreali Egyezmény 17. cikke alapján értékelendők, és a nemzeti jog nem alkalmazható?

2) Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén úgy kell-e értelmezni a Montreali Egyezmény 33. cikkét és a 44/2001 rendelet 67. cikkét, hogy az első kérdésben említett kártérítési követelések tárgyalására és a tárgyukban történő határozathozatalra vonatkozó joghatóság kizárólag a Montreali Egyezmény 33. cikke alapján vizsgálandó?

3) Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén úgy kell-e értelmezni a Montreali Egyezmény 29. cikkét és a 864/2007 rendelet 18. cikkét, hogy azokkal ellentétesek az olyan nemzeti szabályok, amelyek lehetőséget biztosítanak az első kérdésben említett, kárt elszenvedő személy által a károkozó személy felelősségbiztosítója ellen történő közvetlen keresetindításra?

4) Az első kérdésre adandó nemleges válasz esetén úgy kell-e értelmezni a 88/357 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének f) pontját és a 864/2007 rendelet 18. cikkét, hogy az első kérdésben említett kárt elszenvedő személy által a károkozó személy felelősségbiztosítója ellen történő közvetlen keresetindítás feltételei egy harmadik állam joga alapján vizsgálandók, ha

– a jogellenes károkozásra alkalmazandó jogrend a közvetlen keresetindítás lehetőségét előírja a biztosítási szerződésről szóló törvényében,

– a biztosítási szerződés felei egy harmadik állam jogrendje javára választanak jogot,

– amely választás szerint a biztosító székhelye szerinti állam joga alkalmazandó, és

– az említett állam jogrendje szintén előírja a közvetlen keresetindítás lehetőségét a biztosítási szerződésről szóló törvényében?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

24 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kérdezi, hogy a 2027/97 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) és c) pontját, valamint a Montreali Egyezmény 1. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az olyan személy által benyújtott kártérítés iránti kérelmet, aki – miközben olyan légi jármű utasa volt, amelynek indulási és érkezési helye valamely tagállam ugyanazon helye volt, és akit ellenszolgáltatás nélkül szállítottak azért, hogy az e légi jármű pilótájával tervezett ingatlanügylet kapcsán felülről megtekintsék az ingatlant – az említett légi jármű lezuhanása folytán testi sérüléseket szenvedett, kizárólag a Montreali Egyezmény 17. cikke alapján kell megvizsgálni, és a nemzeti jog ezért nem alkalmazható.

25 Az e kérdésre történő válaszadáshoz elöljáróban meg kell határozni, hogy a Montreali Egyezmény alkalmazandó-e az alapügyre.

26 E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy a 2027/97 rendelet 1. cikke szerint a rendelet a Montreali Egyezménynek az utasok és poggyászaik légi szállítására vonatkozó releváns rendelkezéseit hajtja végre, és egyes kiegészítő rendelkezéseket állapít meg.

27 Ennélfogva annak a meghatározása érdekében, hogy a Montreali Egyezmény alkalmazandó-e az alapügyre, meg kell vizsgálni, hogy az a 2027/97 rendelet hatálya alá tartozik-e.

28 Ennek érdekében emlékeztetni kell arra, hogy e rendelet 1. cikke az említett egyezményt az egyetlen tagállamon belüli légi fuvarozásokra is alkalmazhatóvá tette.

29 Az említett rendelet ugyanakkor csak a 2. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében vett „légi fuvarozókra” – nevezetesen az érvényes üzemelési engedéllyel rendelkező légi közlekedési vállalkozásokra –, valamint a 2. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett „közösségi légi fuvarozókra” – nevezetesen a 2407/92 rendelet rendelkezéseivel összhangban valamely tagállam által kiadott érvényes üzemelési engedéllyel rendelkező légi fuvarozókra – alkalmazandó.

30 E tekintetben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az alperesek nem tartoznak a 2027/97 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében vett „légi fuvarozó” fogalma alá, ugyanis nem olyan légi közlekedési vállalkozások, amelyek érvényes üzemelési engedéllyel rendelkeznek.

31 Ráadásul az alapügyben szóban forgó alperesek nem tartoznak a 2027/97 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett „közösségi légi fuvarozó” fogalma alá sem, tekintettel arra, hogy nem olyan légi fuvarozók, amelyek a 2407/92 rendelet rendelkezéseivel összhangban valamely tagállam által kiadott érvényes üzemelési engedéllyel rendelkeznek.

32 E megállapítást egyébiránt megerősítik azok a körülmények, hogy az alapügyben szóban forgó repülés – amely valamely tagállamon belül ellenszolgáltatás nélkül történt ingatlanügylet esetleges megkötése céljából, és nem tartalmazta utasok különböző repülőterek vagy más engedélyezett leszállóhelyek közötti szállítását – az 1008/2008 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének 6. pontja értelmében vett „helyi repülésnek” minősült, valamint hogy e rendelet 3. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében az ilyen jellegű repülésre nem vonatkozik a működési engedély birtoklásának követelménye.

33 Ilyen körülmények között, tekintettel arra, hogy az alapügy alperesei nem tekinthetők a 2027/97 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) és b) pontja értelmében vett „légi fuvarozóknak”, és különösen „közösségi légi fuvarozóknak”, az alapügy nem tartozik e rendelet hatálya alá.

34 Következésképpen a Montreali Egyezmény – amely csak azzal a feltétellel alkalmazandó az egyetlen tagállamon belüli repülésekre, hogy azok a 2027/97 rendelet hatálya alá tartoznak – nem alkalmazandó az alapügyre.

35 A fentiek összességéből következik, hogy a 2027/97 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) és c) pontját, valamint a Montreali Egyezmény 1. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azokkal ellentétes az, hogy ezen egyezmény 17. cikke alapján kerüljön megvizsgálásra az olyan személy által benyújtott kártérítés iránti kérelem, aki – miközben olyan légi jármű utasa volt, amelynek indulási és érkezési helye valamely tagállam ugyanazon helye volt, és akit ellenszolgáltatás nélkül szállítottak azért, hogy az e légi jármű pilótájával tervezett ingatlanügylet kapcsán felülről megtekintsék az ingatlant – az említett légi jármű lezuhanása folytán testi sérüléseket szenvedett.

36 Az első kérdésre adott nemleges válaszra tekintettel a második és a harmadik kérdésre nem szükséges válaszolni.

A negyedik kérdésről

37 Negyedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kérdezi, hogy a 864/2007 rendelet 18. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy az lehetővé teszi az alapügyben szóban forgóhoz hasonló helyzetben a károsult személy számára a kártérítésért felelős személy biztosítójával szembeni közvetlen keresetindítást, amikor az ilyen keresetindítást a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó jog – amely a kártérítés iránti kérelem alapját képezi – előírja, függetlenül attól, amit a biztosítási szerződésre alkalmazandó, e szerződés felei által választott jog előír.

38 Az e kérdésre történő válaszadáshoz emlékeztetni kell arra, hogy nem zárható ki, hogy bizonyos körülmények között a légi jármű lezuhanása által okozott kárért való felelősség a 864/2007 rendelet 2. cikkének értelmében vett szerződésen kívüli kötelmi viszonyok kategóriájába tartozik.

39 Ilyen esetben a károsult személynek lehetősége van arra, hogy követelését a kártérítésért felelős személy biztosítója ellen érvényesítse, amikor – amint az a 864/2007 rendelet 18. cikkének a szövegéből kitűnik – a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó jog vagy az érintett biztosítási szerződésre alkalmazandó jog így rendelkezik.

40 Amint azt a főtanácsnok indítványának 75. pontjában megállapította, a 864/2007 rendelet 18. cikke a biztosítót vagy a biztosítási szerződés alapján biztosított személyt terhelő kötelezettség meghatározására alkalmazandó anyagi jog szempontjából nem minősül kollíziós szabálynak.

41 E cikk arra korlátozódik, hogy lehetővé teszi a közvetlen keresetindítást abban az esetben, amikor az általa felsorolt jogok egyike engedélyezi az ilyen lehetőséget.

42 Márpedig a károsult személynek az a joga, hogy követelését közvetlenül érvényesítse a kártérítésért felelős személy biztosítója ellen, nincs kihatással az érintett biztosítási szerződés feleinek szerződésen kívüli kötelmi viszonyaira. Hasonlóképpen az e szerződésre alkalmazandó jog tekintetében az e felek által tett választás sincs kihatással e károsult személy azon jogára, hogy a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó jog értelmében közvetlen keresetet indítson.

43 Következésképpen annak a meghatározása érdekében, hogy a jelen esetben E. Prüller-Frey érvényesítheti-e közvetlenül a követelését az Axával szemben, a kérdést előterjesztő bíróság feladata annak a megvizsgálása, hogy a 864/2007 rendelet 4. cikkének megfelelően meghatározott, az alapügyben szóban forgó szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó jog vagy az Axa és N. Brodnig között kötött biztosítási szerződésre alkalmazandó jog lehetővé teszi-e az ilyen kereset indítását.

44 E tekintetben az érintett biztosítási szerződésre alkalmazandó jog nem akadályozza azt, hogy közvetlen keresetet indítsanak adott esetben a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó jog alapján.

45 A fentiek összességéből következik, hogy a 864/2007 rendelet 18. cikkét úgy kell értelmezni, hogy az lehetővé teszi az alapügyben szóban forgóhoz hasonló helyzetben a károsult személy számára a kártérítésért felelős személy biztosítójával szembeni közvetlen keresetindítást, amikor az ilyen keresetindítást a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó jog előírja, függetlenül attól, amit a biztosítási szerződésre alkalmazandó, e szerződés felei által választott jog előír.

A költségekről

46 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (első tanács) a következőképpen határozott:

1) **A 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított, a légi fuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) és c) pontját, valamint a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött, az Európai Unió nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal jóváhagyott egyezmény 1. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azokkal ellentétes az, hogy ezen egyezmény 17. cikke alapján kerüljön megvizsgálásra az olyan személy által benyújtott kártérítés iránti kérelem, aki – miközben olyan légi jármű utasa volt, amelynek indulási és érkezési helye valamely tagállam ugyanazon helye volt, és akit ellenszolgáltatás nélkül szállítottak azért, hogy az e légi jármű pilótájával tervezett ingatlanügylet kapcsán felülről megtekintsék az ingatlant – az említett légi jármű lezuhanása folytán testi sérüléseket szenvedett.**

2) **A szerződésen kívüli kötelmi viszonyokra alkalmazandó jogról („Róma II”) szóló, 2007. július 11-i 864/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 18. cikkét úgy kell értelmezni, hogy az lehetővé teszi az alapügyben szóban forgóhoz hasonló helyzetben a károsult személy számára a kártérítésért felelős személy biztosítójával szembeni közvetlen keresetindítást, amikor az ilyen keresetindítást a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó jog előírja, függetlenül attól, amit a biztosítási szerződésre alkalmazandó, e szerződés felei által választott jog előír.**

Aláírások