TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2015. gada 9. septembrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — Gaisa pārvadātāju atbildība nelaimes gadījumā — Atlīdzinājuma prasība — Monreālas konvencija — Regula (EK) Nr. 2027/97 — Lidojums, ko bez maksas veic kāda nekustamā īpašuma īpašnieks, lai šo īpašumu izrādītu iespējamam pircējam — Regula (EK) Nr. 864/2007 — Valsts tiesībās paredzēta tieša prasība pret civiltiesiskās atbildības apdrošinātāju

Lieta C-240/14

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landesgericht Korneuburg* (Austrija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2014. gada 12. maijā un kas Tiesā reģistrēts 2014. gada 12. maijā, tiesvedībā

Eleonore Prüller-Frey

pret

Norbert Brodnig ,

Axa Versicherung AG .

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs A. Ticano [*A. Tizzano*], tiesneši S. Rodins [*S. Rodin*] (referents), E. Borgs Bartets [*A. Borg Barthet*], E. Levits un M. Bergere [*M. Berger*],

ģenerāladvokāts M. Špunars [*M. Szpunar*],

sekretārs V. Turē [*V. Tourrès*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2015. gada 4. marta tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *E. Prüller-Frey* vārdā – *A. Weinzierl*, *Rechtsanwalt*,

— *N. Brodnig* un *Axa Versicherung AG* vārdā – *F. Hörlsberger*, *Rechtsanwalt*,

— Austrijas valdības vārdā – *C. Pesendorfer*, pārstāve,

— Francijas valdības vārdā – *M. Hours*, pārstāve,

— Eiropas Komisijas vārdā – *G. Braun*, *M. Wilderspin*, *F. Wilman* un *K.-P. Wojcik*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – vācu.

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2015. gada 20. maija tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretējami Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas noslēgta Monreālā 1999. gada 28. maijā un Eiropas Savienības vārdā ratificēta ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa Lēmumu 2001/539/EK (OV L 194, 38. lpp.; Īpašais izdevums latviešu valodā, 7. nod., 5. sēj., 491. lpp.; turpmāk tekstā – "Monreālas konvencija"), 1. panta 1. punkts un 17., 29. un 33. pants, Padomes 1997. gada 9. oktobra Regulas (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus (OV L 285, 1. lpp.; Īpašais izdevums latviešu valodā, 7. nod., 3. sēj., 489. lpp.), redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regulu (EK) Nr. 889/2002 (OV L 140, 2. lpp.; Īpašais izdevums latviešu valodā, 7. nod., 6. sēj., 246. lpp.; turpmāk tekstā – "Regula Nr. 2027/97"), 2. panta 1. punkta a) un c) apakšpunkts, Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Regulas (EK) Nr. 785/2004 par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem (OV L 138, 1. lpp.; Īpašais izdevums latviešu valodā, 7. nod., 8. sēj., 160. lpp.), 3. panta c) un g) punkts, Padomes 2000. gada 22. decembra Regulas (EK) Nr. 44/2001 par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās (OV 2001, L 12, 1. lpp.; Īpašais izdevums latviešu valodā, 19. nod., 4. sēj., 42. lpp.) 67. pants, Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 11. jūlija Regulas (EK) Nr. 864/2007 par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām ("Roma II") (OV L 199, 40. lpp.), 18. pants, kā arī Padomes 1988. gada 22. jūnija Otrās direktīvas 88/357/EEK par normatīvo un administratīvo aktu koordināciju attiecībā uz tiešo apdrošināšanu, kas nav dzīvības apdrošināšana, par noteikumiem pakalpojumu sniegšanas brīvības efektīvākai izmantošanai un par grozījumiem Direktīvā 73/239/EEK (OV L 172, 1. lpp.; Īpašais izdevums latviešu valodā, 6. nod., 1. sēj., 198. lpp.), redakcijā ar grozījumiem, kas tajā izdarīti ar Padomes 1992. gada 18. jūnija Direktīvu 92/49/EEK (OV L 228, 1. lpp.; Īpašais izdevums latviešu valodā, 6. nod., 1. sēj., 346. lpp.; turpmāk tekstā – "Direktīva 88/357"), 7. panta 1. punkta f) apakšpunkts.

2 Šis lūgums ir izteikts tiesvedībā, kurā tiek izskatīta prasība, ko *E. Prüller-Frey* cēlusi pret *N. Brodnig* un vācu apdrošināšanas sabiedrību *Axa Versicherung AG* (turpmāk tekstā – "*Axa*") par gaisa satiksmes negadījuma rezultātā *E. Prüller-Frey* faktiski nodarītā un sagaidāmā kaitējuma atlīdzināšanu.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskās tiesības

3 Monreālas konvencijas 1. panta 1. punktā ir noteikts:

"Šī konvencija attiecas uz visiem starptautiskajiem pasažieru, bagāžas vai kravu pārvadājumiem, kuri par atlīdzību tiek veikti ar gaisa kuģi. Tā vienlīdz attiecas arī uz bezmaksas pārvadājumiem ar gaisa kuģi, ko veic kāds gaisa satiksmes uzņēmums."

Savienības tiesības

4 Regulas Nr. 2027/97 1. pantā ir noteikts:

"Šī regula īsteno attiecīgos Monreālas Konvencijas noteikumus par pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumiem un nosaka dažus papildu noteikumus. Bez tam tā paplašina šo noteikumu piemērošanas jomu, attiecinot tos arī uz gaisa pārvadājumiem vienā dalībvalstī."

5 Minētās regulas 2. panta 1. punktā ir noteikts:

"Šajā regulā:

a) "gaisa pārvadātājs" ir gaisa satiksmes uzņēmums ar derīgu darbības licenci;

b) "Kopienas gaisa pārvadātājs" ir gaisa satiksmes uzņēmums ar derīgu darbības licenci, ko izdevusi kāda Kopienas dalībvalsts saskaņā ar [Padomes 1992. gada 23. jūlija] Regulu (EEK) Nr. 2407/92 [par gaisa pārvadātāju licencēšanu (OV L 240, 1. lpp.; Īpašais izdevums latviešu valodā, 6. nod., 2. sēj., 3. lpp.)];

c) "persona, kas tiesīga saņemt kompensāciju" ir pasažieris vai kāda persona, kam ir tiesības uz prasību šā pasažiera vārdā saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktiem;

[..]."

6 Kopš 2008. gada 1. novembra Regula Nr. 2407/92 ir atcelta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regulu (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (pārstrādāta redakcija) (OV L 293, 3. lpp.).

7 Regulas Nr. 1008/2008 2. pants ir formulēts šādi:

"Šajā regulā:

[..]

4) "gaisa pārvadājums" ir viens lidojums vai vairāki lidojumi, ko veic, par maksu un/vai par nomas maksu pārvadājot pasažierus, kravu un/vai pastu;

5) "lidojums" ir izlidošana no konkrētas lidostas uz konkrētu mērķa lidostu;

6) "vietējais lidojums" ir lidojums, kurā neveic pasažieru, pasta un/vai kravas pārvadājumus starp dažādām lidostām vai citām oficiāli atļautām nosēšanās vietām;

[..]."

8 Minētās regulas 3. pantā ir noteikts:

"1. Nevienam uzņēmumam, kas veic uzņēmējdarbību Kopienā, nav atļauts par atlīdzību un/vai nomas maksu pārvadāt pa gaisu pasažierus, pastu un/vai kravu, kamēr tam nav piešķirta atbilstoša darbības licence.

Uzņēmums, kas atbilst šīs nodaļas prasībām, ir tiesīgs saņemt darbības licenci.

[..]

3. Neierobežojot citus piemērojamos Kopienas noteikumus, valsts vai starptautiskos tiesību aktus, prasība par derīgu darbības licenci neattiecas uz šādām gaisa pārvadājumu kategorijām:

a) gaisa pārvadājumi, ko veic ar bezmotora gaisakuģiem un/vai ultraviegliem mehāniskajiem gaisakuģiem; un

b) vietējie lidojumi."

9 Regulas Nr. 785/2004 2. panta 2. punktā ir noteikts:

"Šī regula neattiecas uz:

[..]

g) gaisa kuģiem, tostarp planieriem, kam maksimālā pacelšanās masa mazāka par 500 kg, un sīksvara lidaparātiem, kurus

— izmanto nekomerciālos nolūkos vai

— izmanto vietējai lidotāju apmācībai, kas nav saistīta ar starptautisko robežu šķērsošanu,

ciktāl tas skar šajā regulā paredzētos apdrošināšanas pienākumus, kas saistīti ar kara un terorisma draudiem."

10 Regulas Nr. 864/2007 4. pantā ir paredzēts:

"1. Ja vien šajā regulā nav paredzēts kas cits, tiesību akti, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām, kuras izriet no neatļautas darbības, ir tās valsts tiesību akti, kurā radies kaitējums, neatkarīgi no tā, kurā valstī iestājies notikums, kas radījis kaitējumu, un neatkarīgi no tā, kurā valstī vai kurās valstīs radušās netiešas minētā notikuma sekas.

2. Tomēr gadījumā, ja gan personai, ko uzskata par atbildīgu, gan personai, kam nodarīts kaitējums, laikā, kad kaitējums radies, pastāvīgā mītnesvieta ir vienā un tajā pašā valstī, piemēro minētās valsts tiesību aktus.

3. Ja visi lietas apstākļi skaidri liecina, ka neatļautā darbība ir acīm redzami ciešāk saistīta ar citu valsti, kas nav 1. vai 2. punktā norādītā valsts, piemēro attiecīgās valsts tiesību aktus. Acīm redzami ciešāka saikne ar citu valsti jo īpaši varētu būt balstīta uz jau iepriekš pastāvējušām pušu attiecībām, piemēram, uz līgumu, kas ir cieši saistīts ar attiecīgo neatļauto darbību."

11 Minētās regulas 18. pantā ir noteikts:

"Persona, kam nodarīts kaitējums, var celt prasību tieši pret tās personas apdrošinātāju, kura atbildīga par kompensācijas nodrošināšanu, ja tā paredzēts tiesību aktos, ko piemēro ārpuslīgumiskajai saistībai vai apdrošināšanas līgumam."

12 Padomes 1973. gada 24. jūlija Pirmās direktīvas 73/239/EEK par normatīvo un administratīvo aktu koordināciju attiecībā uz uzņēmējdarbības sākšanu un veikšanu tiešās apdrošināšanas nozarē, kas nav dzīvības apdrošināšana (OV L 228, 3. lpp.; Īpašais izdevums latviešu valodā: 6. nod., 1. sēj., 14. lpp.), redakcijā ar grozījumiem, kas tajā izdarīti ar Direktīvu 88/357 (turpmāk tekstā – "Direktīva 73/239"), 1. pantā noteikts:

"1. Šī direktīva attiecas uz pašnodarbinātu darbību sākšanu un veikšanu tiešās apdrošināšanas jomā, tostarp uz 2. punktā minēto palīdzības sniegšanu, ko veic uzņēmumi, kas reģistrēti vai grib reģistrēties dalībvalsts teritorijā.

[..]

3. Šajā pantā minētās darbības nozaru klasifikācija sniegta pielikumā."

13 Direktīvas 73/239 5. pantā ir paredzēts:

"Šajā direktīvā:

[..]

d) "lieli riski" nozīmē:

i) riskus, kas klasificēti saskaņā ar Pielikuma A punkta 4., 5., 6., 7., 11. un 12. nozari;

[..]."

14 Minētās direktīvas pielikumā ir konkretizēts:

"A. Risku klasifikācija atbilstīgi apdrošināšanas nozarēm

[..]

5. *Gaisa transports [Gaisa transportlīdzekļu KASKO apdrošināšana]*

Visi gaisa transporta bojājumi vai tā zaudējums [Visi gaisa transportlīdzekļa bojājumi un zudums]. [..]

11. *Atbildība attiecībā uz gaisa transportu [Gaisa transportlīdzekļu civiltiesiskās atbildības apdrošināšana]*

Atbildība, izmantojot gaisa transportu [Visa no gaisa transportlīdzekļu ekspluatācijas izrietošā civiltiesiskā atbildība] (tostarp pārvadātāju atbildība).

[..]"

15 Direktīvas 88/357 7. panta 1. punktā ir noteikts:

"Tiesību aktus, kurus attiecina uz šajā direktīvā minētajiem apdrošināšanas līgumiem, kas apdrošina pret dalībvalstīs pastāvošajiem riskiem, nosaka saskaņā ar šādiem noteikumiem:

[..]

"f) riskiem, kas norādīti Direktīvas 73/239/EEK 5. panta d) punktā, puses drīkst izvēlēties jebkurus tiesību aktus.

[..]"

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

16 2010. gada 30. augustā *E. Prüller-Frey*, kuras domicils un pastāvīgā dzīvesvieta toreiz atradās Austrijā, ar *F. Preiss* pilotēto "Calidus" modeļa žiroplānu, kura maksimālā pacelšanās masa (MTOM) ir 450 kilogrami, pārlidoja alvejas plantāciju, kuru viņa apsvēra iegādāties.

17 Pirms šā lidojuma minētā žiroplāna īpašnieks *F. Preiss* bija lūdzis *N. Brodnig* izpalīdzēt, lai varētu noslēgt izdevīgāku apdrošināšanas līgumu. Ņemot vērā, ka *N. Brodnig* bija nolidojis vairāk stundu nekā *F. Preiss* un apdrošināšanas prēmiju aprēķina atbilstoši nolidotajām stundām, *N. Brodnig*, kurš dzīvesvietu bija deklarējis gan Spānijā – kur viņš dzīvoja kopš 2007. gada – gan Austrijā, 2009. gada 6. maijā piekrita pamatlietā aplūkotā žiroplāna turētāja statusā noslēgt līgumu ar *Axa* par šā žiroplāna turētāja un pasažieru vairākrisku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu.

18 Šajā apdrošināšanas polisē norādīts, ka pamatlietā aplūkoto žiroplānu paredzēts izmantot "lidojumiem darījumu un privātas ceļošanas vajadzībām, kā arī pārdodamo objektu izrādīšanas lidojumiem". Minētās apdrošināšanas polises formulējumā konkretizēts, ka tai piemērojamas Vācijas tiesības un ka no apdrošināšanas tiesiskajām attiecībām izrietošās prasības ir "Vācijas Federatīvās Republikas tiesu piekritībā". Tomēr šajā apdrošināšanas polisē, kā konkretizēts arī tās formulējumā, nebija izslēgtas "citas obligātās piekritības atbilstoši Vācijas tiesībām".

19 Pamatlietā aplūkotais žiroplāns izlidoja no *Medina Sidonia* lidostas (Spānija) un cieta negadījumā netālu no Heresas de la Fronteras [*Jerez de la Frontera*] (Spānija).

20 Šajā negadījumā miesas bojājumus guvusī *E. Prüller-Frey* vērsās *Landesgericht Korneuburg* (Korneiburgas apgabaltiesa) ar prasību piespriest atbildētājiem samaksāt viņai summu EUR 142 946,40 apmērā kopā ar procentiem pēc likmes 4 % apmērā no 2012. gada 2. oktobra, kā arī viņus solidāri saukt pie atbildības par visu no šā negadījuma nākotnē iespējami izrietošo kaitējumu, tomēr *N. Brodnig* atbildību ierobežojot likumā noteiktā atbildības maksimālajā apmērā un *Axa* atbildību – ar pamatlietā aplūkoto apdrošināšanas līgumu apdrošinātās summas apmērā.

21 *Landesgericht Korneuburg* notiekošajā tiesvedībā atbildētāji apstrīd pamatlietas piekritību Austrijas tiesām un piebilst, ka šajā lietā esot piemērojamas nevis Austrijas, bet gan Spānijas tiesības. Viņuprāt, *E. Prüller-Frey* iespēja celt tiešu prasību pret *Axa* ir atkarīga no pamatlietā aplūkotās apdrošināšanas polises. Taču, tā kā šai polisei ir piemērojamas Vācijas tiesības, kurā šādas prasības celšana ir liegta, un pamatlietas situācijai ir piemērojamas Spānijas tiesības, kurās tiešās prasības tiesvedība nav paredzēta, *E. Prüller-Frey* prasība esot jānoraida. Pamatlietas puses tomēr ir vienisprātis, ka attiecīgā apdrošināšana ir obligāta un ka pamatlietas faktiskajiem apstākļiem Monreālas konvencija nav piemērojama.

22 Iesniedzējtiesa šaubās par Monreālas konvencijas nepiemērojamību pamatlietas faktiskajiem apstākļiem, jo saskaņā ar Regulu Nr. 2027/97 tā ir atzīta par piemērojamu arī attiecībā uz iekšzemes lidojumiem. Šī tiesa vēlas noskaidrot, kāds atbildības režīms ir piemērojams šiem faktiskajiem apstākļiem, kā arī – gadījumā, ja šī konvencija nebūtu piemērojama – vai Regulas Nr. 864/2007 18. pants ir interpretējams tādējādi, ka tajā *E. Prüller-Frey* ir ļauts – neatkarīgi no tiesību aktiem, kuru piemērojamību pamatlietā aplūkotajam apdrošināšanas līgumam izvēlējušies *N. Brodnig* un *Axa* – celt tiešu prasību pret *Axa* saskaņā ar ārpuslīgumiskajām saistībām piemērojamajiem tiesību aktiem.

23 Šajos apstākļos, šaubīdamās par Savienības tiesību interpretāciju, *Landesgericht Korneuburg* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Regulas Nr. 2027/97 2. panta 1. punkta a) un c) apakšpunkts, Regulas Nr. 785/2004 3. panta c) un g) punkts, kā arī Monreālas konvencijas 1. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka cietušās personas,

— kuru gaisakuģī, kura izlidošanas un nosēšanās vieta atrodas vienuviet vienā un tajā pašā dalībvalstī,

— pilots pārvadāja bez atlīdzības,

— lai lidojumā no augšas aplūkotu nekustamo īpašumu saistībā ar nekustamā īpašuma darījumu, ko iecerēts noslēgt ar pilotu, un

— kura gaisakuģa nogāšanās dēļ guva miesas bojājumus,

prasījumi par kaitējuma atlīdzināšanu ir jāizvērtē tikai un vienīgi saskaņā ar Monreālas konvencijas 17. pantu un ka valsts tiesību akti nav piemērojami?

2) Vai – gadījumā, ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša – Monreālas konvencijas 33. pants un Regulas Nr. 44/2001 67. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka jautājums par to, kā piekritībā ir izskatīt pirmajā jautājumā minētos prasījumus par kaitējuma atlīdzināšanu un izspriest par tiem, ir jāizvērtē tikai un vienīgi saskaņā ar Monreālas konvencijas 33. pantu?

3) Vai – gadījumā, ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša – Monreālas konvencijas 29. pants un Regulas Nr. 864/2007 18. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tie nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu, kurā paredzēta pirmajā jautājumā minētās cietušās personas tieša prasība pret kaitējuma nodarītāja civiltiesiskās atbildības apdrošinātāju?

4) Vai – gadījumā, ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noliedzoša – Direktīvas 88/357 7. panta 1. punkta f) apakšpunkts un Regulas Nr. 864/2007 18. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka pirmajā jautājumā minētās cietušās personas pret kaitējuma nodarītāja civiltiesiskās atbildības apdrošinātāju celtās tiešās prasības priekšnosacījumi ir jāizvērtē saskaņā ar kādas trešās valsts tiesību aktiem, ja:

— tieša prasība ir paredzēta atbilstoši *lex loci delicti* piemērojamās tiesību sistēmas likumā par apdrošināšanas līgumu,

— apdrošināšanas līguma līdzēji izvēlas par piemērojamiem atzīt kādas trešās valsts tiesību sistēmas tiesības,

— šādi izvēlētajā tiesību sistēmā ir noteikts, ka jāpiemēro tās valsts tiesību akti, kurā atrodas apdrošinātāja juridiskā adrese, un

— tieša prasība ir paredzēta arī šīs valsts tiesību sistēmas likumā par apdrošināšanas līgumu?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

24 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 2027/97 2. panta 1. punkta a) un c) apakšpunkts, kā arī Monreālas konvencijas 1. panta 1. punkts ir interpretējami tādējādi, ka atlīdzinājuma prasība – ko cēlusi persona, kas, atrazdamās gaisakuģī, kura izlidošanas un nosēšanās vieta atrodas vienuviet vienā un tajā pašā dalībvalstī un kurā tā bez atlīdzības tika pārvadāta, lai lidojumā no augšas aplūkotu kādu nekustamo īpašumu, par kuru ir iecerēts noslēgt darījumu ar šā gaisakuģa pilotu, minētā gaisakuģa nogāšanās dēļ guva miesas bojājumus – ir jāizvērtē tikai un vienīgi saskaņā ar Monreālas konvencijas 17. pantu, līdz ar to izslēdzot valsts tiesību aktu piemērošanu.

25 Lai atbildētu uz šo jautājumu, visupirms jānoskaidro, vai pamatlietā ir piemērojama Monreālas konvencija.

26 Šajā ziņā jāuzsver, ka ar Regulu Nr. 2027/97 – atbilstoši tās 1. pantā teiktajam –īsteno attiecīgos Monreālas konvencijas noteikumus par pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumiem un nosaka dažus papildu noteikumus.

27 Tāpēc, lai konstatētu, vai pamatlietā ir piemērojama Monreālas konvencija, jānoskaidro, vai pamatlieta ietilpst Regulas Nr. 2027/97 piemērošanas jomā.

28 Tālab jāatgādina, ka ar šīs regulas 1. pantu minētā konvencija atzīta par piemērojamu arī tikai vienā dalībvalstī notiekošiem aviopārvadājumiem.

29 Tomēr minētā regula attiecas tikai uz "gaisa pārvadātājiem" tās 2. panta 1. punkta a) apakšpunkta izpratnē, proti, gaisa satiksmes uzņēmumiem ar derīgu darbības licenci, kā arī "Kopienas gaisa pārvadātājiem" tās 2. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē, proti, gaisa satiksmes uzņēmumiem ar derīgu darbības licenci, ko izdevusi kāda Kopienas dalībvalsts saskaņā ar Regulu Nr. 2407/92.

30 Šajā ziņā no iesniedzējtiesas lēmuma izriet, ka atbildētāji, nebūdami gaisa satiksmes uzņēmumi ar derīgu darbības licenci, neatbilst "gaisa pārvadātāja" jēdzienam Regulas Nr. 2027/97 2. panta 1. punkta a) apakšpunkta izpratnē.

31 Turklāt, nebūdami gaisa satiksmes uzņēmumi ar derīgu darbības licenci, ko saskaņā ar Regulu Nr. 2407/92 izdevusi kāda dalībvalsts, atbildētāji pamatlietā neatbilst arīdzan "Kopienas gaisa pārvadātāja" jēdzienam Regulas Nr. 2027/97 2. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē.

32 Šo konstatējumu apstiprina arī apstāklis, ka pamatlietā aplūkotais lidojums – kas saistībā ar iecerētu nekustamā īpašuma darījumu tika bez maksas veikts vienā dalībvalstī un neietvēra pasažieru pārvadājumus starp dažādām lidostām vai citām oficiāli atļautām nosēšanās vietām – bija "vietējais lidojums" Regulas Nr. 1008/2008 2. panta [6. punkta] izpratnē un ka saskaņā ar šīs regulas 3. panta 3. punkta b) apakšpunktu uz šāda veida lidojumu nav attiecināma prasība par derīgu darbības licenci.

33 Šajos apstākļos, ievērojot, ka atbildētāji pamatlietā nav uzskatāmi nedz par "gaisa pārvadātājiem", nedz *a fortiori* par "Kopienas gaisa pārvadātājiem" Regulas Nr. 2027/97 2. panta 1. punkta a) un b) apakšpunkta izpratnē, pamatlieta neietilpst šīs regulas piemērošanas jomā.

34 Līdz ar to Monreālas konvencija – kura vienā un tajā pašā dalībvalstī veiktajiem lidojumiem ir piemērojama tikai tad, ja šie lidojumi ietilpst Regulas Nr. 2027/97 piemērošanas jomā – pamatlietā nav piemērojama.

35 No visa iepriekš izklāstītā izriet, ka Regulas Nr. 2027/97 2. panta 1. punkta a) un c) apakšpunkts un Monreālas konvencijas 1. panta 1. punkts ir interpretējami tādējādi, ka tiem ir pretrunā, ja atlīdzinājuma prasība – ko cēlusi persona, kas, atrazdamās gaisakuģī, kura izlidošanas un nosēšanās vieta atrodas vienuviet vienā un tajā pašā dalībvalstī un kurā tā bez atlīdzības tika pārvadāta, lai lidojumā no augšas aplūkotu kādu nekustamo īpašumu, par kuru ir iecerēts noslēgt darījumu ar šā gaisakuģa pilotu, minētā gaisakuģa nogāšanās dēļ guva miesas bojājumus – tiek izvērtēta saskaņā ar šīs konvencijas 17. pantu.

36 Ņemot vērā, ka uz pirmo jautājumu atbildēts noliedzoši, uz otro un trešo jautājumu nav jāatbild.

Par ceturto jautājumu

37 Ar ceturto jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 864/2007 18. pants ir interpretējams tādējādi, ka tas ļauj cietušajai personai – tādā situācijā kā pamatlietā aplūkotā – celt tiešu prasību pret personas, no kuras pienākas atlīdzinājums, apdrošinātāju, ja šī prasība – neatkarīgi no tā, kas paredzēts tiesību aktos, kurus apdrošināšanas līguma līdzēji izvēlējušies atzīt par piemērojamiem šim līgumam – ir paredzēta ārpuslīgumiskajām saistībām piemērojamajos tiesību aktos, uz kuriem ir pamatota šī atlīdzinājuma prasība.

38 Lai atbildētu uz šo jautājumu, jāatgādina, ka nav izslēdzams, ka noteiktos apstākļos atbildība par gaisakuģa nogāšanās rezultātā nodarītajiem zaudējumiem ietilpst ārpuslīgumisko saistību kategorijā Regulas Nr. 864/2007 2. panta izpratnē.

39 Šādā gadījumā cietušajai personai ir iespēja celt prasību pret personas, no kuras pienākas atlīdzinājums, apdrošinātāju, ja – kā izriet no Regulas Nr. 864/2007 18. panta formulējuma – tā ir paredzēts vai nu ārpuslīgumiskajām saistībām, vai attiecīgajam apdrošināšanas līgumam piemērojamajos tiesību aktos.

40 Kā savu secinājumu 75. punktā norādījis ģenerāladvokāts, Regulas Nr. 864/2007 18. pants nav kolīziju norma, kurā noteikts, kādas materiālās tiesības ir piemērojamas, lai noteiktu apdrošinātājam vai saskaņā ar apdrošināšanas līgumu apdrošinātajai personai esošās saistības.

41 Šajā pantā vienīgi tiek ļauts iesniegt tiešu prasību gadījumā, kad kādos no tajā uzskaitītajiem tiesību aktiem šāda iespēja ir pieļauta.

42 Cietušās personas tiesības celt prasību tieši pret personas, no kuras pienākas atlīdzinājums, apdrošinātāju neskar attiecīgā apdrošināšanas līguma līdzēju līgumiskās saistības. Gluži tāpat arī izvēle, ko šie līdzēji izdara jautājumā par šim līgumam piemērojamajiem tiesību aktiem, neskar šīs cietušās personas tiesības celt tiešu prasību atbilstoši tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskajām saistībām.

43 Līdz ar to, lai konstatētu, vai šajā gadījumā *E. Prüller-Frey* var celt prasību tieši pret *Axa*, iesniedzējtiesai ir jānoskaidro, vai šādas prasības iesniegšana ir pieļauta vai nu tiesību aktos, kas saskaņā ar Regulas Nr. 864/2007 4. pantu piemērojami pamatlietā aplūkotajām ārpuslīgumiskajām saistībām, vai tiesību aktos, kas piemērojami *Axa* un *N. Brodnig* starpā noslēgtajam apdrošināšanas līgumam.

44 Attiecīgajam apdrošināšanas līgumam piemērojamie tiesību akti šajā ziņā nedrīkst liegt celt tiešu prasību, vajadzības gadījumā pamatojoties uz ārpuslīgumiskajām saistībām piemērojamajiem tiesību aktiem.

45 No visa iepriekš izklāstītā izriet, ka Regulas Nr. 864/2007 18. pants ir interpretējams tādējādi, ka tas ļauj cietušajai personai – tādā situācijā kā pamatlietā aplūkotā – celt tiešu prasību pret personas, no kuras pienākas atlīdzinājums, apdrošinātāju, ja šī prasība – neatkarīgi no tā, kas paredzēts tiesību aktos, kurus apdrošināšanas līguma līdzēji izvēlējušies atzīt par piemērojamiem šim līgumam – ir paredzēta tiesību aktos, kas piemērojami ārpuslīgumiskajām saistībām.

Par tiesāšanās izdevumiem

46 Attiecībā uz lietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto lietas dalībnieku tiesāšanās izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospriež:

1) Padomes 1997. gada 9. oktobra Regulas (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus, redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regulu (EK) Nr. 889/2002, 2. panta 1. punkta a) un c) apakšpunkts un Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas noslēgta Monreālā 1999. gada 28. maijā un Eiropas Savienības vārdā ratificēta ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa Lēmumu 2001/539/EK, 1. panta 1. punkts ir interpretējami tādējādi, ka tiem ir pretrunā, ja atlīdzinājuma prasība – ko cēlusi persona, kas, atrazdamās gaisakuģī, kura izlidošanas un nosēšanās vieta atrodas vienuviet vienā un tajā pašā dalībvalstī un kurā tā bez atlīdzības tika pārvadāta, lai lidojumā no augšas aplūkotu kādu nekustamo īpašumu, par kuru ir iecerēts noslēgt darījumu ar šā gaisakuģa pilotu, minētā gaisakuģa nogāšanās dēļ guva miesas bojājumus – tiek izvērtēta saskaņā ar šīs konvencijas 17. pantu;

2) Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 11. jūlija Regulas (EK) Nr. 864/2007 par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām ("Roma II"), 18. pants ir interpretējams tādējādi, ka tas ļauj cietušajai personai – tādā situācijā kā pamatlietā aplūkotā – celt tiešu prasību pret personas, no kuras pienākas atlīdzinājums, apdrošinātāju, ja šī prasība – neatkarīgi no tā, kas paredzēts tiesību aktos, kurus apdrošināšanas līguma līdzēji izvēlējušies atzīt par piemērojamiem šim līgumam – ir paredzēta tiesību aktos, kas piemērojami ārpuslīgumiskajām saistībām.

[Paraksti]