ARREST VAN HET HOF (Eerste kamer)

9 september 2015*

„Prejudiciële verwijzing — Aansprakelijkheid van de luchtvervoerders bij ongevallen — Schadevordering — Verdrag van Montreal — Verordening (EG) nr. 2027/97 — Vlucht die gratis door de eigenaar van een onroerend goed wordt uitgevoerd met als doel dit onroerend goed aan een mogelijke koper te tonen — Verordening (EG) nr. 864/2007 — In het nationale recht voorziene rechtstreekse vordering op de verzekeraar van de wettelijke aansprakelijkheid”

In zaak C-240/14,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Landesgericht Korneuburg (Oostenrijk) bij beslissing van 12 mei 2014, ingekomen bij het Hof op 12 mei 2014, in de procedure

Eleonore Prüller-Frey

tegen

Norbert Brodnig,

Axa Versicherung AG,

wijst

HET HOF (Eerste kamer),

samengesteld als volgt: A. Tizzano, kamerpresident, S. Rodin (rapporteur), A. Borg Barthet, E. Levits en M. Berger, rechters,

advocaat-generaal: M. Szpunar,

griffier: V. Tourrès, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 4 maart 2015,

gelet op de opmerkingen van:

— Prüller-Frey, vertegenwoordigd door A. Weinzierl, Rechtsanwalt,

— Brodnig en Axa Versicherung AG, vertegenwoordigd door F. Hörlsberger, Rechtsanwalt,

— de Oostenrijkse regering, vertegenwoordigd door C. Pesendorfer als gemachtigde,

* Procestaal: Duits.

— de Franse regering, vertegenwoordigd door M. Hours als gemachtigde,

— de Europese Commissie, vertegenwoordigd door G. Braun, M. Wilderspin, F. Wilman en K.-P. Wojcik als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 20 mei 2015,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van de artikelen 1, lid 1, 17, 29 en 33 van het in Montreal op 28 mei 1999 gesloten en in naam van de Europese Unie bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (PB L 194, blz. 38) goedgekeurde verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (hierna: „verdrag van Montreal"), van artikel 2, lid 1, onder a) en c), van verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage (PB L 285, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 (PB L 140, blz. 2; hierna: „verordening nr. 2027/97"), van artikel 3, onder c) en g), van verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen (PB L 138, blz. 1), van artikel 67 van verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (PB 2001, L 12, blz. 1), van artikel 18 van verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen („Rome II") (PB L 199, blz. 40) en artikel 7, lid 1, onder f), van de Tweede richtlijn 88/357/EEG van de Raad van 22 juni 1988 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche, tot vaststelling van bepalingen ter bevordering van de daadwerkelijke uitoefening van het vrij verrichten van diensten en houdende wijziging van richtlijn 73/239/EEG (PB L 172, blz. 1), zoals gewijzigd bij richtlijn 92/49/EEG van de Raad van 18 juni 1992 (PB L 228, blz. 1; hierna: „richtlijn 88/357").

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen, enerzijds, Prüller-Frey en, anderzijds, Brodnig en Axa Versicherung AG (hierna: „Axa"), een Duitse verzekeringsmaatschappij, over de vergoeding van door Prüller-Frey geleden huidige en toekomstige schade ten gevolge van een luchtvaartongeval.

Toepasselijke bepalingen

Internationaal recht

3 Artikel 1, lid 1, van het verdrag van Montreal luidt als volgt:

„Dit verdrag is van toepassing op al het internationale vervoer van personen, bagage of goederen dat met luchtvaartuigen tegen betaling plaats heeft. Het is eveneens van toepassing op kosteloos vervoer per luchtvaartuig door een luchtvervoeronderneming verricht."

Unierecht

4 Artikel 1 van verordening nr. 2027/97 bepaalt het volgende:

„Deze verordening geeft uitvoering aan de bepalingen van het verdrag van Montreal over het luchtvervoer van passagiers en hun bagage en bevat een aantal aanvullende bepalingen. Tevens breidt zij de toepassing van de bepalingen in kwestie uit tot het luchtvervoer binnen de grenzen van één en dezelfde lidstaat."

5 Artikel 2, lid 1, van die verordening bepaalt het volgende:

„In deze verordening wordt verstaan onder:

a) ‚luchtvervoerder': een luchtvervoeronderneming met een geldige exploitatievergunning;

b) ‚luchtvervoerder van de Gemeenschap': een luchtvervoerder met een door een lidstaat overeenkomstig het bepaalde in verordening (EEG) nr. 2407/92 [van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen (PB L 240, blz. 1)] afgegeven geldige exploitatievergunning;

c) ‚schadevergoedingsgerechtigde': een passagier of elke persoon die volgens het toepasselijke recht gerechtigd is om met betrekking tot die passagier schadeloosstelling te verlangen;

[...]"

6 Bij verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (herziening) (PB L 293, blz. 3) is met ingang van 1 november 2008 verordening nr. 2407/92 ingetrokken.

7 Artikel 2 van verordening nr. 1008/2008 luidt als volgt:

„In deze verordening wordt verstaan onder:

[...]

4) ‚luchtdienst': een vlucht of een reeks vluchten waarop tegen betaling en/of als chartervlucht passagiers, vracht en/of post worden vervoerd;

5) ‚vlucht': vertrek van een bepaalde luchthaven naar een bepaalde luchthaven van bestemming;

6) ‚lokale vlucht': een vlucht die geen vervoer van passagiers, post en/of vracht tussen verschillende luchthavens of andere erkende landingsplaatsen omvat

[...]"

8 Artikel 3 van die verordening bepaalt het volgende:

„1. Een in de Gemeenschap gevestigde onderneming mag geen passagiers, post en/of vracht tegen vergoeding en/of als chartervlucht door de lucht vervoeren, tenzij haar de desbetreffende exploitatievergunning is verleend.

Een onderneming die aan de in dit hoofdstuk gestelde eisen voldoet, heeft recht op een exploitatievergunning.

[...]

3. Onverminderd de andere toepasselijke bepalingen van de communautaire, nationale of internationale wetgeving, is voor de volgende categorieën luchtdiensten geen geldige exploitatievergunning vereist:

a) luchtdiensten met een niet door een motor aangedreven luchtvaartuig en/of een met een zeer lichte motor aangedreven luchtvaartuig, en

b) lokale vluchten."

9 Artikel 2, lid 2, van verordening nr. 785/2004 bepaalt het volgende:

„Deze verordening is niet van toepassing op:

[...]

g) luchtvaartuigen, met inbegrip van zweefvliegtuigen, met een MTOM van minder dan 500 kg, en ultralichte vliegtuigen, die gebruikt worden voor:

— niet-commerciële doeleinden, of

— plaatselijke vlieglessen waarbij geen internationale grenzen worden overschreden,

voor zover het gaat om verzekeringseisen van deze verordening die betrekking hebben op oorlogs- en terrorismerisico's."

10 Artikel 4 van verordening nr. 864/2007 bepaalt het volgende:

„1. Tenzij in deze verordening anders bepaald, is het recht dat van toepassing is op een onrechtmatige daad het recht van het land waar de schade zich voordoet, ongeacht in welk land de schadeveroorzakende gebeurtenis zich heeft voorgedaan en ongeacht in welke landen de indirecte gevolgen van die gebeurtenis zich voordoen.

2. Indien evenwel degene wiens aansprakelijkheid in het geding is, en degene die schade lijdt, beiden hun gewone verblijfplaats in hetzelfde land hebben op het tijdstip waarop de schade zich voordoet, is het recht van dat land van toepassing.

3. Indien uit het geheel der omstandigheden blijkt dat de onrechtmatige daad een kennelijk nauwere band heeft met een ander dan het in de leden 1 en 2 bedoelde land, is het recht van dat andere land van toepassing. Een kennelijk nauwere band met een ander land zou met name kunnen berusten op een reeds eerder bestaande nauw met de onrechtmatige daad samenhangende betrekking tussen de partijen, zoals een overeenkomst."

11 Artikel 18 van deze verordening bepaalt het volgende:

„Degene die schade heeft geleden, kan zijn vordering rechtstreeks tegen de verzekeraar van de aansprakelijke persoon instellen, indien het op de niet-contractuele verbintenis toepasselijke recht of het op het verzekeringscontract toepasselijke recht hierin voorziet."

12 Artikel 1 van de Eerste richtlijn 73/239/EEG van de Raad van 24 juli 1973 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende de toegang tot het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche, en de uitoefening daarvan (PB L 228, blz. 3), zoals gewijzigd bij richtlijn 88/357 (hierna: „richtlijn 73/239") luidt als volgt:

„1. Deze richtlijn heeft betrekking op de toegang tot en de uitoefening van het directe verzekeringsbedrijf anders dan in loondienst, met inbegrip van de in lid 2 bedoelde hulpverleningsactiviteit, door ondernemingen die op het grondgebied van een lidstaat zijn gevestigd of zich daar wensen te vestigen.

[...]

3. De indeling per branche van in dit artikel bedoelde activiteiten wordt vermeld in de bijlage."

13 Artikel 5 van richtlijn 73/239 bepaalt het volgende:

„In de zin van deze richtlijn moet worden verstaan onder:

[...]

d) grote risico's:

i) de risico's die behoren tot de in de bijlage onder A, 4, 5, 6, 7, 11 en 12, vermelde branches;

[...]"

14 De bijlage bij deze richtlijn preciseert het volgende:

„A. Indeling van de risico's per branche

[...]

5. Luchtvaartuigcasco

Alle schaden toegebracht aan luchtvaartuigen [...]

11. W.A. luchtvaartuigen

Elke aansprakelijkheid welke het gevolg is van het gebruik van luchtvaartuigen (de aansprakelijkheid van de vervoerder daaronder begrepen). [...]"

15 Artikel 7, lid 1, van richtlijn 88/357 bepaalt het volgende:

„Het recht dat van toepassing is op de in deze richtlijn bedoelde verzekeringsovereenkomsten ter dekking van in de lidstaten gelegen risico's, wordt vastgesteld overeenkomstig de volgende bepalingen:

[...]

f) Voor de risico's bedoeld in artikel 5, onder d), van Richtlijn 73/239/EEG, kunnen de partijen vrij kiezen welk recht van toepassing is.

[...]"

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

16 Op 30 augustus 2010 vloog Prüller-Frey, destijds woonachtig en gewoonlijk verblijvend in Oostenrijk, aan boord van een autogiro, model „Calidus", met een maximale startmassa van 450 kg, die werd bestuurd door Preiss, boven een aloëveraplantage, met het oog op een mogelijke aankoop van die plantage.

17 Voorafgaand aan die vlucht had Preiss, die de eigenaar van die autogiro was, de hulp ingeroepen van N. Brodnig om hem te helpen tegen een aantrekkelijke prijs een verzekeringsovereenkomst af te sluiten. Aangezien Brodnig meer vlieguren had gemaakt dan Preiss en het bedrag van de verzekeringspremie wordt berekend aan de hand van het aantal vlieguren, had Brodnig, die zich zowel in Spanje, waar hij sinds 2007 woonde, als in Oostenrijk had ingeschreven, aanvaard op 6 mei 2009, als bezitter van de betrokken autogiro in het hoofdgeding, met Axa een verzekeringsovereenkomst af te sluiten, met als doel de meervoudige dekking tegen de wettelijke aansprakelijkheid van de bezitter van die autogiro en de passagiers ervan.

18 Volgens deze verzekeringspolis van Axa was de autogiro in het hoofdgeding aldus bestemd voor: „zakenvluchten, privévluchten, demonstratievluchten met het oog op een verkoop". Volgens de tekst van voornoemde verzekeringspolis was deze onderworpen aan het Duitse recht en waren de gerechten die bevoegd waren uitspraak te doen op beroepen op grond van die polis „die van de Bondsrepubliek Duitsland". De verzekeringspolis sloot echter het bestaan niet uit, zoals ook uit de tekst blijkt, van „andere verplichte gronden voor rechterlijke bevoegdheid op grond van het Duitse recht".

19 De autogiro in het hoofdgeding was opgestegen van Medina Sidonia (Spanje) en raakte betrokken bij een ongeval in de buurt van Jerez de la Frontera (Spanje).

20 Prüller-Frey, die bij dat ongeval lichamelijk letsel had opgelopen, heeft bij het Landesgericht Korneuburg (de regionale rechtbank Korneuburg) een vordering ingesteld tot veroordeling van verwerende partijen tot betaling aan haar van het bedrag van 142 946,40 EUR, vermeerderd met rente tegen een koers van 4 %, te rekenen vanaf 2 oktober 2012, en tot vaststelling van de hoofdelijke aansprakelijkheid van die partijen voor de gehele toekomstige schade die in een oorzakelijk verband staat met dat ongeval, waarbij de aansprakelijkheid van Brodnig beperkt is tot het wettelijke aansprakelijkheidsplafond en die van Axa tot het bij de verzekeringsovereenkomst in het hoofdgeding verzekerde bedrag.

21 In het kader van de procedure voor het Landesgericht Korneuburg bestrijden verwerende partijen de bevoegdheid van de Oostenrijkse rechter om kennis te nemen van het hoofdgeding, waarop bovendien het Spaanse recht en niet het Oostenrijkse recht van toepassing is. Zij voeren aan dat de mogelijkheid van Prüller-Frey om een rechtstreekse vordering in te stellen tegen Axa afhangt van de verzekeringspolis in het hoofdgeding. Aangezien die polis is onderworpen aan het Duitse recht, dat het instellen van een dergelijke vordering verbiedt, en de situatie in het hoofdgeding onder het Spaanse recht valt, dat geen procedure tot het instellen van een rechtstreekse vordering kent, moet het beroep van Prüller-Frey volgens hen dus worden afgewezen. De partijen in het hoofdgeding zijn het er niettemin over eens dat verzekering in kwestie bindend is en dat het verdrag van Montreal niet van toepassing is op de feiten in het hoofdgeding.

22 De verwijzende rechter heeft twijfels over de niet-toepasselijkheid van het verdrag van Montreal op de feiten in het hoofdgeding, vanwege de uitbreiding van de toepasselijkheid ervan tot binnenlandse vluchten op grond van verordening nr. 2027/97. In dat verband probeert die rechter vast te stellen onder welke aansprakelijkheidsregeling die feiten moeten vallen, en, mocht dat verdrag niet van toepassing zijn, of artikel 18 van verordening nr. 864/2007 aldus moet worden uitgelegd, dat het Prüller-Frey toestaat een rechtstreekse vordering in te stellen tegen Axa op grond van het recht dat

van toepassing is op de niet-contractuele verbintenis, ongeacht het recht dat van toepassing is op het door Brodnig en Axa gekozen recht dat van toepassing is op de verzekeringsovereenkomst in het hoofdgeding.

23 Daarop heeft het Landesgericht Korneuburg, in het licht van zijn twijfels over de juiste uitlegging van het Unierecht, de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Moeten artikel 2, lid 1, onder a) en c), van verordening nr. 2027/97, artikel 3, onder c) en g), van verordening nr. 785/2004 en artikel 1, lid 1, van het verdrag van Montreal aldus worden uitgelegd, dat het verzoek tot schadevergoeding van degene die schade heeft geleden

— die zich aan boord bevond van een luchtvaartuig met dezelfde start- en landingsplaats in een lidstaat,

— die kosteloos door de piloot werd vervoerd,

— om, in het kader van een onroerendgoedtransactie met de piloot, een onroerend goed vanuit de lucht waar te nemen, en

— fysiek letsel heeft opgelopen door het neerstorten van het luchtvaartuig,

alleen moet worden behandeld op grond van artikel 17 van het verdrag van Montreal en dat het nationale recht niet toepasselijk is?

2) Indien de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord, moeten artikel 33 van het verdrag van Montreal en artikel 67 van verordening nr. 44/2001 aldus worden uitgelegd, dat de bevoegdheid om het verzoek tot schadevergoeding als bedoeld in vraag 1 te behandelen en erover te beslissen slechts moet worden nagegaan op grond van artikel 33 van het verdrag van Montreal?

3) Indien de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord, moeten artikel 29 van het verdrag van Montreal en artikel 18 van [verordening nr. 864/2007] aldus worden uitgelegd, dat zij in de weg staan aan nationale bepalingen die voorzien in een rechtstreekse vordering van degene die schade heeft geleden als bedoeld in vraag 1 tegen de wettelijke aansprakelijkheidsverzekeraar van degene die de schade heeft veroorzaakt?

4) Indien de eerste vraag ontkennend wordt beantwoord, moeten artikel 7, lid 1, onder f), van richtlijn 88/357 en artikel 18 van verordening nr. 864/2007 aldus worden uitgelegd, dat de voorwaarden voor een rechtstreekse vordering van degene die schade heeft geleden als bedoeld in vraag 1 tegen de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering van degene die de schade heeft veroorzaakt, moeten worden behandeld op basis van het recht van een derde staat, wanneer

— de lex loci delicti in de wet op de verzekeringsovereenkomst voorziet in een rechtstreekse vordering,

— de partijen bij de verzekeringsovereenkomst het toepasselijke recht kiezen door de rechtsorde van een derde staat aan te wijzen,

— uit die keuze blijkt, dat het toepasselijke recht dat van de staat waar de verzekeraar is gevestigd, is, en

— de rechtsorde van die staat in haar wet op de verzekeringsovereenkomst ook voorziet in een rechtstreekse vordering?”

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste vraag

24 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 2, lid 1, onder a) en c), van verordening nr. 2027/97 en artikel 1, lid 1, van het verdrag van Montreal aldus moeten worden uitgelegd, dat een verzoek om schadevergoeding van een persoon die terwijl hij zich aan boord bevond van een luchtvaartuig met dezelfde start- en landingsplaats in een lidstaat en kosteloos door de piloot werd vervoerd om, in het kader van een mogelijke onroerendgoedtransactie met de piloot, een onroerend goed vanuit de lucht te bezichtigen, fysiek letsel heeft opgelopen door het neerstorten van het luchtvaartuig, alleen moet worden behandeld op grond van artikel 17 van het verdrag van Montreal en toepassing van het nationale recht dan ook is uitgesloten.

25 Om die vraag te beantwoorden, moet in de eerste plaats worden vastgesteld of het verdrag van Montreal van toepassing is in het hoofdgeding.

26 In dat verband zij erop gewezen dat ingevolge artikel 1 van verordening nr. 2027/97 die verordening uitvoering geeft aan de bepalingen van het verdrag van Montreal over het luchtvervoer van passagiers en hun bagage en een aantal aanvullende bepalingen bevat.

27 Om vast te stellen of het verdrag van Montreal in het hoofdgeding van toepassing is, moet derhalve worden onderzocht of het hoofdgeding onder de werkingssfeer van verordening nr. 2027/97 valt.

28 Te dien einde zij eraan herinnerd dat artikel 1 van die verordening dat verdrag van toepassing heeft verklaard op luchtvervoer binnen de grenzen van één en dezelfde lidstaat, zoals in het hoofdgeding.

29 Voornoemde verordening is evenwel uitsluitend van toepassing op „luchtvervoerders” in de zin van artikel 2, lid 1, onder a), ervan, namelijk luchtvervoerondernemingen met een geldige exploitatievergunning en „luchtvervoerders van de Gemeenschap” in de zin van artikel 2, lid 1, onder b), namelijk luchtvervoerders met een door een lidstaat overeenkomstig het bepaalde in verordening nr. 2407/92 afgegeven geldige exploitatievergunning.

30 In dit verband volgt uit de verwijzingsbeslissing dat verwerende partijen niet onder het begrip „luchtvervoerder” in de zin van artikel 2, lid 1, onder a), van verordening nr. 2027/97 vallen, aangezien zij geen luchtvervoerondernemingen met een geldige exploitatievergunning zijn.

31 Daarnaast vallen de verwerende partijen in het hoofdgeding ook niet onder het begrip „luchtvervoerder van de Gemeenschap” in de zin van artikel 2, lid 1, onder b), van verordening nr. 2027/97, nu zij geen luchtvervoerders met een door een lidstaat overeenkomstig het bepaalde in verordening nr. 2407/92 afgegeven geldige exploitatievergunning zijn.

32 Deze constatering wordt overigens gestaafd door de omstandigheid dat de vlucht in het hoofdgeding, die kosteloos werd uitgevoerd binnen één lidstaat met het oog op het mogelijk sluiten van een onroerendgoedtransactie en waarbij geen sprake was van het vervoer van passagiers tussen verschillende luchthavens of andere erkende landingsplaatsen, een „lokale vlucht” was in de zin van artikel 2, lid 1, punt 6, van verordening nr. 1008/2008, alsook door de omstandigheid dat ingevolge artikel 3, lid 3, onder b), van die verordening voor een dergelijke vlucht geen exploitatievergunning is vereist.

33 Aangezien de verwerende partijen in het hoofdgeding niet als „luchtvervoerders” kunnen worden beschouwd en nog minder als „luchtvervoerders van de Gemeenschap” in de zin van artikel 2, lid 1, onder a) en b), van verordening nr. 2027/97, valt de zaak in het hoofdgeding bijgevolg niet onder de werkingssfeer van deze verordening.

34 Bijgevolg is het verdrag van Montreal, dat slechts van toepassing is op vluchten binnen één en dezelfde lidstaat op voorwaarde dat zij onder de werkingssfeer van verordening nr. 2027/97 vallen, niet van toepassing op de zaak in het hoofdgeding.

35 Uit een en ander volgt dat artikel 2, lid 1, onder a) en c), van verordening nr. 2027/97 en artikel 1, lid 1, van het verdrag van Montreal aldus moeten worden uitgelegd dat zij eraan in de weg staan dat het verzoek om schadevergoeding van een persoon die, terwijl hij zich aan boord bevond van een luchtvaartuig met dezelfde start- en landingsplaats in een lidstaat en kosteloos werd vervoerd om, in het kader van een mogelijke onroerendgoedtransactie met de piloot van het luchtvaartuig, een onroerend goed vanuit de lucht te bezichtigen, fysiek letsel heeft opgelopen door het neerstorten van het luchtvaartuig, wordt behandeld op grond van artikel 17 van dat verdrag.

36 Gelet op het feit dat de eerste vraag ontkennend is beantwoord, hoeven de tweede en de derde vraag niet te worden beantwoord.

Vierde vraag

37 Met zijn vierde vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 18 van verordening nr. 864/2007 aldus moet worden uitgelegd dat in een situatie zoals in het hoofdgeding degene die schade heeft geleden, op grond van dat artikel een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar van de aansprakelijke persoon, kan instellen, indien het recht dat van toepassing is op de niet-contractuele verbintenis die de grondslag vormt voor het verzoek om schadevergoeding, in een dergelijke vordering voorziet, ongeacht hetgeen is bepaald in het door de contractspartijen gekozen recht dat van toepassing is op de verzekeringsovereenkomst.

38 Om deze vraag te kunnen beantwoorden, moet in herinnering worden gebracht dat niet kan worden uitgesloten dat onder bepaalde omstandigheden de aansprakelijkheid voor de schade die het gevolg is van het neerstorten van een luchtvaartuig onder de categorie niet-contractuele verbintenissen in de zin van artikel 2 van verordening nr. 864/2007 valt.

39 In een dergelijk geval heeft degene die schade heeft geleden, de mogelijkheid zijn vordering rechtstreeks tegen de verzekeraar van de aansprakelijke persoon in te stellen, indien, zoals blijkt uit de tekst van artikel 18 van verordening nr. 864/2007, het op de niet-contractuele verbintenis toepasselijke recht of het op het betrokken verzekeringscontract toepasselijke recht hierin voorziet.

40 Zoals de advocaat-generaal in punt 75 van zijn conclusie heeft opgemerkt, bevat artikel 18 van verordening nr. 864/2007 geen collisieregel met betrekking tot het materiële recht dat van toepassing is op het vaststellen van de verplichting die op grond van de verzekeringsovereenkomst op de verzekeraar of de verzekerde rust.

41 Dit artikel voorziet enkel in de mogelijkheid om een rechtstreekse vordering in te stellen indien een daarin bedoeld recht in een dergelijke mogelijkheid voorziet.

42 Het recht van degene die schade heeft geleden om een rechtstreekse vordering in te stellen tegen de verzekeraar van de aansprakelijke persoon heeft echter geen gevolgen voor de contractuele verbintenissen van de partijen bij de betrokken verzekeringsovereenkomst. Ook de keuze van die partijen voor het op de overeenkomst toepasselijke recht heeft geen gevolgen voor het recht van diegene die schade heeft geleden om op grond van het recht dat van toepassing is op de niet-contractuele verbintenis een rechtstreekse vordering in te stellen.

43 Bijgevolg moet de verwijzende rechter, om vast te stellen of in casu Prüller-Frey rechtstreeks tegen Axa kan ageren, onderzoeken of op grond van het recht dat van toepassing is op de niet-contractuele verbintenis in het hoofdgeding en in overeenstemming met artikel 4 van verordening nr. 864/2007, wordt vastgesteld of op grond van het recht dat van toepassing is op de verzekeringsovereenkomst tussen Axa en Brodnig, een dergelijke vordering kan worden ingesteld.

44 In dat verband kan het recht dat van toepassing is op de betrokken verzekeringsovereenkomst er niet aan in de weg staan dat in voorkomend geval een rechtstreekse vordering wordt ingesteld op grond van het recht dat van toepassing is op de niet-contractuele verbintenis.

45 Uit een en ander volgt dat artikel 18 van verordening nr. 864/2007 aldus moet worden uitgelegd dat in een situatie zoals in het hoofdgeding degene die schade heeft geleden, op grond van dat artikel een rechtstreekse vordering kan instellen tegen de verzekeraar van de aansprakelijke persoon, indien het recht dat van toepassing is op de niet-contractuele verbintenis in een dergelijke vordering voorziet, ongeacht hetgeen is bepaald in het door de contractspartijen gekozen recht dat van toepassing is op de verzekeringsovereenkomst.

Kosten

46 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Eerste kamer) verklaart voor recht:

1) **Artikel 2, lid 1, onder a) en c), van verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage, zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002, en artikel 1, lid 1, van het in Montreal op 28 mei 1999 gesloten en in naam van de Europese Unie bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 goedgekeurde verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer moeten aldus worden uitgelegd dat zij eraan in de weg staan dat het verzoek om schadevergoeding van een persoon die, terwijl hij zich aan boord bevond van een luchtvaartuig met dezelfde start- en landingsplaats in een lidstaat en kosteloos werd vervoerd om, in het kader van een mogelijke onroerendgoedtransactie met de piloot van het luchtvaartuig, een onroerend goed vanuit de lucht te bezichtigen, fysiek letsel heeft opgelopen door het neerstorten van het luchtvaartuig, wordt behandeld op grond van artikel 17 van dat verdrag.**

2) **Artikel 18 van verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen („Rome II”) moet aldus worden uitgelegd dat in een situatie zoals in het hoofdgeding degene die schade heeft geleden, op grond van dat artikel een rechtstreekse vordering kan instellen tegen de verzekeraar van de aansprakelijke persoon, indien het recht dat van toepassing is op de niet-contractuele verbintenis in een dergelijke vordering voorziet, ongeacht hetgeen is bepaald in het door de contractspartijen gekozen recht dat van toepassing is op de verzekeringsovereenkomst.**

ondertekeningen