Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)

z dnia 9 września 2015 r.*

Odesłanie prejudycjalne — Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za szkodę z tytułu wypadku — Powództwo odszkodowawcze — Konwencja montrealska — Rozporządzenie (WE) nr 2027/97 — Lot wykonywany nieodpłatnie przez właściciela nieruchomości w celu prezentacji tej nieruchomości potencjalnemu nabywcy — Rozporządzenie (WE) nr 864/2007 — Powództwo bezpośrednie przewidziane w prawie krajowym przeciwko ubezpieczycielowi odpowiedzialności cywilnej

W sprawie C-240/14

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Landesgericht Korneuburg (Austria) postanowieniem z dnia 12 maja 2014 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 12 maja 2014 r., w postępowaniu:

Eleonore Prüller-Frey

przeciwko

Norbertowi Brodnigowi,

Axa Versicherung AG,

TRYBUNAŁ (pierwsza izba),

w składzie: A. Tizzano, prezes izby, S. Rodin (sprawozdawca), A. Borg Barthet, E. Levits i M. Berger, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Szpunar,

sekretarz: V. Tourrès, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 4 marca 2015 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu E. Prüller-Frey przez A. Weinzierla, Rechtsanwalt,

— w imieniu N. Brodniga oraz Axa Versicherung AG przez F. Hörlsbergera, Rechtsanwalt,

— w imieniu rządu austriackiego przez C. Pesendorfer, działającą w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu rządu francuskiego przez M. Hours, działającą w charakterze pełnomocnika,

* Język postępowania: niemiecki.

— w imieniu Komisji Europejskiej przez G. Brauna, M. Wilderspina, F. Wilmana oraz K.P. Wojcika, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 20 maja 2015 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 1 ust. 1, art. 17, 29 i 33 konwencji w sprawie ujednolicenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. i zatwierdzonej w imieniu Unii Europejskiej decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. L 194, s. 38, zwanej dalej „konwencją montrealską"), art. 2 ust. 1 lit. a) i c) rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną (Dz.U. L 285, s. 1), zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. (Dz.U. L 140, s. 2, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2027/97"), art. 3 lit. c) i g) rozporządzenia (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz.U. L 138, p. 1), art. 67 rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.U. 2001 L 12, s. 1), art. 18 rozporządzenia (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczącego prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II) (Dz.U. L 199, s. 40), a także art. 7 ust. 1 lit. f) drugiej dyrektywy Rady 88/357/WE z dnia 22 czerwca 1988 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do ubezpieczeń bezpośrednich innych niż ubezpieczenia na życie i ustanowienia przepisów ułatwiających skuteczne korzystanie ze swobody świadczenia usług oraz zmieniającej dyrektywę 73/239/EWG (Dz.U. L 172, s. 1), zmienionej dyrektywą Rady 92/49/EWG z dnia 18 czerwca 1992 r. (Dz.U. L 228, s. 1) (zwanej dalej „dyrektywą 88/357").

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy E. Prüller-Frey a N. Brodnigiem i Axa Versicherung AG (zwaną dalej „Axa"), niemiecką spółką ubezpieczeniową, dotyczącego odszkodowania za rzeczywistą i przyszłą szkodę, jakiej doznała E. Prüller-Frey w wypadku lotniczym.

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

3 Artykuł 1 ust. 1 konwencji montrealskiej ma następujące brzmienie:

„Niniejsza konwencja stosuje się do każdego międzynarodowego przewozu osób, bagażu lub ładunku dokonywanego statkiem powietrznym za wynagrodzeniem. Stosuje się ona również do przewozu bezpłatnego dokonywanego statkiem powietrznym przez przedsiębiorstwo transportu lotniczego".

Prawo Unii

4 Zgodnie z art. 1 rozporządzenia nr 2027/97:

„Niniejsze rozporządzenie wprowadza w życie odpowiednie postanowienia konwencji montrealskiej w odniesieniu do przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną i ustanawia określone przepisy uzupełniające. Rozszerza ono stosowanie tych przepisów również w odniesieniu do przewozów lotniczych wewnętrznych każdego państwa członkowskiego".

5 Artykuł 2 ust. 1 tego rozporządzenia stanowi:

„1. Do celów niniejszego rozporządzenia:

a) »przewoźnik lotniczy« oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego z ważną licencją na działalność [koncesją];

b) »przewoźnik lotniczy Wspólnoty« oznacza przewoźnika lotniczego z ważną licencją na działalność [koncesją], udzieloną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia [Rady] (EWG) nr 2407/92 [z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz.U. L 240, s. 1)];

c) »osoba uprawniona do odszkodowania« oznacza pasażera lub każdą osobę uprawnioną do występowania z roszczeniem w imieniu tego pasażera, zgodnie z obowiązującymi przepisami;

[…]".

6 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona) (Dz.U. L 293, s. 3), uchyliło z dniem 1 listopada 2008 r. rozporządzenie nr 2407/92.

7 Artykuł 2 rozporządzenia nr 1008/2008 stanowi:

„Do celów niniejszego rozporządzenia:

[…]

4) »przewóz lotniczy« oznacza lot albo serię lotów, w których przewozi się pasażerów, ładunki lub pocztę za wynagrodzeniem lub w ramach najmu;

5) »lot« oznacza start z określonego portu lotniczego w kierunku określonego portu lotniczego przeznaczenia;

6) »lot lokalny« oznacza lot nieobejmujący przewozu pasażerów, poczty lub [ani] ładunków pomiędzy różnymi portami lotniczymi lub innymi zatwierdzonymi miejscami do lądowania;

[…]".

8 Artykuł 3 wskazanego rozporządzenia stwierdza, co następuje:

„1. Żadnemu przedsiębiorstwu prowadzącemu działalność we Wspólnocie nie zezwala się na przewóz drogą powietrzną pasażerów, poczty lub ładunku za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, jeżeli nie została mu przyznana odpowiednia koncesja.

Przedsiębiorstwo spełniające wymagania niniejszego rozdziału jest uprawnione do otrzymania koncesji.

[…]

3. Bez uszczerbku dla wszelkich pozostałych przepisów prawa wspólnotowego, krajowego lub międzynarodowego, następujące kategorie przewozów lotniczych nie podlegają wymogowi posiadania ważnej koncesji:

a) przewozy lotnicze wykonywane statkiem powietrznym bez napędu silnikowego lub ultralekkim statkiem powietrznym o napędzie silnikowym; oraz

b) loty lokalne”.

9 Artykuł 2 ust. 2 rozporządzenia nr 785/2004 stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:

[…]

g) statków powietrznych z szybowcami włącznie, posiadających MTOM poniżej 500 kg oraz mikrolotów, które:

— są używane do celów niehandlowych, lub

— są używane w lokalnych lotach instruktażowych, które nie wiążą się z przekraczaniem granic międzynarodowych,

w takim zakresie, jaki na podstawie niniejszego rozporządzenia dotyczy zobowiązań do ubezpieczenia odnoszących się do ryzyka wojny i terroryzmu”.

10 Artykuł 4 rozporządzenia nr 864/2007 przewiduje:

„1. Jeżeli niniejsze rozporządzenie nie stanowi inaczej, prawem właściwym dla zobowiązania pozaumownego wynikającego z czynu niedozwolonego jest prawo państwa, w którym powstaje szkoda, niezależnie od tego, w jakim państwie miało miejsce zdarzenie powodujące szkodę, oraz niezależnie od tego, w jakim państwie lub państwach występują skutki pośrednie tego zdarzenia.

2. Jednakże w przypadku gdy osoba, której przypisuje się odpowiedzialność i poszkodowany mają, w chwili powstania szkody, miejsce zwykłego pobytu w tym samym państwie, stosuje się prawo tego państwa.

3. Jeżeli ze wszystkich okoliczności sprawy wyraźnie wynika, że czyn niedozwolony pozostaje w znacznie ściślejszym związku z państwem innym niż państwo wskazane w ust. 1 lub 2, stosuje się prawo tego innego państwa. Znacznie ściślejszy związek z innym państwem może polegać w szczególności na istnieniu wcześniejszego stosunku pomiędzy stronami, takiego jak umowa, ściśle związanego z danym czynem niedozwolonym”.

11 Artykuł 18 rzeczonego rozporządzenia stwierdza, co następuje:

„Osoba, która poniosła szkodę, może wystąpić z roszczeniem o odszkodowanie bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej, jeżeli przewiduje to prawo właściwe dla zobowiązania pozaumownego lub prawo właściwe dla umowy ubezpieczeniowej”.

12 Zgodnie z art. 1 pierwszej dyrektywy Rady 73/239/EWG z dnia 24 lipca 1973 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do podejmowania i prowadzenia działalności w dziedzinie ubezpieczeń bezpośrednich, innych niż ubezpieczenia na życie (Dz.U. L 228, s. 3), zmienionej dyrektywą 88/357 (zwanej dalej „dyrektywą 73/239”):

„1. Niniejsza dyrektywa dotyczy podejmowania i prowadzenia samodzielnej działalności w dziedzinie ubezpieczeń bezpośrednich, włączając świadczenie pomocy określone w ust. 2, wykonywanej przez zakłady ubezpieczeń mające lub zamierzające założyć swoją siedzibę w państwach członkowskich.

[…]

3. Podział ubezpieczeń na grupy określone w niniejszym artykule przedstawiono w Załączniku”.

13 Przepis art. 5 dyrektywy 73/239 stanowi:

Do celów niniejszej dyrektywy:

[…]

d) »duże ryzyka« oznaczają:

i) ryzyka zaliczone do grup 4, 5, 6 i 7, 11 i 12 punktu A Załącznika;

[…]”.

14 Załącznik do tej dyrektywy stanowi:

„A. Klasyfikacja ryzyk według grup ubezpieczeń

[…]

5. Ubezpieczenie statków powietrznych

Obejmuje wszelkie szkody w statkach powietrznych […]

11. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu użytkowania statków powietrznych

Ubezpieczenie wszelkiej odpowiedzialności cywilnej z tytułu użytkowania statków powietrznych (łącznie z ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika).

[…]”.

15 Artykuł 7 ust. 1 dyrektywy 88/357 stanowi:

„Prawo właściwe dla umów ubezpieczenia, których dotyczy niniejsza dyrektywa, obejmujących ryzyko umiejscowione w państwach członkowskich, ustala się zgodnie z następującymi przepisami:

[…]

f) w przypadku ryzyk określonych w art. 5 lit. d) dyrektywy 73/239/EWG, strony umowy mogą wybrać dowolne prawo.

[…]”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

16 W dniu 30 sierpnia 2010 r. E. Prüller-Frey, mająca miejsce zamieszkania i miejsce zwykłego pobytu Austrii, odbyła lot na pokładzie wiatrakowca, model „Calidus”, którego maksymalna masa startowa (MTOM) wynosi 450 kilogramów, pilotowanego przez F. Preissa, nad plantacją aloesu w celu ewentualnego nabycia tej plantacji.

17 Przed tym lotem F. Preiss, który był właścicielem tego wiatrakowca, zwrócił się do N. Brodniga o udzielenie mu pomocy w celu zawarcia umowy ubezpieczenia po atrakcyjnej cenie. Zważywszy, że N. Brodnig odbył więcej godzin lotu niż F. Preiss, a wysokość składki ubezpieczeniowej jest obliczana w zależności od liczby godzin lotu, N. Brodnig, który zadeklarował jako miejsce zamieszkania jednocześnie Hiszpanię, gdzie żył od 2007 r., oraz Austrię, zgodził się na zawarcie w dniu 6 maja 2009 r. jako posiadacz wiatrakowca, którego dotyczy postępowanie główne, umowy ubezpieczenia z Axa, której przedmiotem było ubezpieczenie wielorakiego ryzyka w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadacza tego wiatrakowca i jego pasażerów.

18 Ta polisa ubezpieczeniowa definiowała przeznaczenie przedmiotowego wiatrakowca w następujący sposób „loty biznesowe i do celów prywatnych, a także loty demonstracyjne w celu sprzedaży”. Treść rzeczonej polisy ubezpieczeniowej wskazywała, że podlega ona prawu niemieckiemu, a jurysdykcja w zakresie sporów z niej wnikających przysługuje sądom „Republiki Federalnej Niemiec”. Polisa ta nie wykluczała jednak, jak wynika to również z jej treści, „obowiązkowej jurysdykcji innych sądów na mocy prawa niemieckiego”.

19 Wiatrakowiec, którego dotyczy postępowanie główne, wystartował z Medina Sidonia (Hiszpania) i uległ wypadkowi w okolicy Jerez de la Frontera (Hiszpania).

20 Eleonore Prüller-Frey, która doznała obrażeń ciała w tym wypadku, wniosła pozew do Landesgericht Korneuburg (sądu okręgowego w Korneuburgu) w celu zasądzenia na jej rzecz od pozwanych kwoty 142 946,40 EUR, wraz z odsetkami w wysokości 4%, naliczanymi od dnia 2 października 2012 r. oraz obciążenia odpowiedzialnością solidarną pozwanych za wszelkie przyszłe szkody pozostające w związku przyczynowym z rzeczonym wypadkiem, przy czym odpowiedzialność N. Brodinga miała jednak pozostać ograniczona do maksymalnej kwoty określonej ustawą, a odpowiedzialność Axa do kwoty ubezpieczenia wynikającej z odnośnej umowy ubezpieczenia będącej przedmiotem postępowania głównego.

21 W ramach postępowania przed Landesgericht Korneuburg pozwani kwestionują jurysdykcję sądów austriackich w zakresie rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym i podnoszą, że prawem właściwym jest prawo hiszpańskie, a nie prawo austriackie. Ich zdaniem możliwość wytoczenia przez E. Prüller-Frey bezpośredniego powództwa przeciwko Axa zależy od polisy ubezpieczeniowej będącej przedmiotem postępowania głównego. Tymczasem, zważywszy, że polisa ta podlega prawu niemieckiemu, które zabrania wszczęcia takiego powództwa, a sytuacja będąca przedmiotem postępowania głównego jest uregulowana w prawie hiszpańskim, w którym nie przewidziano możliwości wytoczenia bezpośredniego powództwa, powództwo E. Prüller-Frey powinno zostać odrzucone. Strony postępowania głównego zgadzają się jednak, że odnośne ubezpieczenie jest ubezpieczeniem obowiązkowym, a konwencja montrealska nie znajduje zastosowania w okolicznościach sporu rozpatrywanego w postępowaniu głównym.

22 Sąd odsyłający wyraża wątpliwości co do braku możliwości zastosowania konwencji montrealskiej w okolicznościach sporu rozpatrywanego w postępowaniu głównym z uwagi na rozszerzenie jej stosowania na loty krajowe na mocy rozporządzenia nr 2027/97. W tym względzie sąd ten dąży do ustalenia reżimu odpowiedzialności, który należy zastosować do tych okoliczności faktycznych, a także,

w przypadku gdyby konwencja ta nie znajdowała zastosowania, sąd ten pragnie ustalić, czy art. 18 rozporządzenia nr 864/2007 należy interpretować w ten sposób, że umożliwia on E. Prüller-Frey wniesienie bezpośredniego powództwa przeciwko Axa zgodnie z prawem właściwym dla zobowiązań pozaumownych, niezależnie od prawa właściwego dla umowy ubezpieczenia, będącej przedmiotem postępowania głównego, wybranego przez N. Brodniga i Axa.

23 W tych okolicznościach Landesgericht Korneuburg, z uwagi na wątpliwości, jakie powziął w zakresie wykładni prawa Unii, postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 2 ust. 1 lit. a) i c) rozporządzenia nr 2027/97, art. 3 lit. c) i g) rozporządzenia nr 785/2004, a także art. 1 ust. 1 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że roszczenia odszkodowawcze osoby poszkodowanej

— która była pasażerem statku powietrznego startującego i lądującego w tym samym miejscu w danym państwie członkowskim,

— która była przewożona przez pilota nieodpłatnie,

— w sytuacji gdy celem lotu było obejrzenie z lotu ptaka nieruchomości w związku z zaplanowaną transakcją z pilotem dotyczącą tej nieruchomości, oraz

— która doznała obrażeń ciała w wyniku runięcia statku powietrznego na ziemię,

należy oceniać wyłącznie na podstawie art. 17 konwencji montrealskiej, a przepisy prawa krajowego nie znajdują zastosowania?

2) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze, czy art. 33 konwencji montrealskiej i art. 67 rozporządzenia nr 44/2001 należy interpretować w ten sposób, że właściwość do przeprowadzenia postępowania i wydania rozstrzygnięcia w przedmiocie roszczeń odszkodowawczych opisanych w pytaniu pierwszym powinna zostać zbadana wyłącznie w świetle art. 33 konwencji montrealskiej?

3) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze, czy art. 29 konwencji montrealskiej i art. 18 rozporządzenia nr 864/2007 należy interpretować w ten sposób, że stoją one na przeszkodzie przepisom krajowym przewidującym bezpośrednie powództwo osoby poszkodowanej opisanej w pytaniu pierwszym przeciwko ubezpieczycielowi, z którym sprawca szkody zawarł umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej?

4) W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze, czy art. 7 ust. 1 lit. f) dyrektywy 88/357 oraz art. 18 rozporządzenia nr 864/2007 należy interpretować w ten sposób, że przesłanki wytoczenia przez poszkodowanego opisanego w pytaniu pierwszym bezpośredniego powództwa przeciwko ubezpieczycielowi, z którym sprawca szkody zawarł umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, powinny być oceniane na podstawie prawa państwa trzeciego, w sytuacji gdy:

— system prawny mający zastosowanie w myśl statutu odpowiedzialności deliktowej przewiduje instytucję bezpośredniego powództwa w stosownej ustawie o umowach ubezpieczenia,

— strony umowy ubezpieczenia wybrały prawo państwa trzeciego jako prawo właściwe dla tej umowy,

— zgodnie z którym zastosowanie znajduje prawo państwa, w którym siedzibę ma ubezpieczyciel, oraz

— system prawny tego państwa przewiduje instytucję bezpośredniego powództwa także w stosownej ustawie o umowach ubezpieczenia?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

24 W swym pierwszym pytaniu sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 2 ust. 1 lit. a) i c) rozporządzenia nr 2027/97, a także art. 1 ust. 1 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że powództwo odszkodowawcze wniesione przez osobę, która – znajdując się na pokładzie statku powietrznego, startującego i lądującego w tym samym miejscu w danym państwie członkowskim, była przewożona nieodpłatnie w ramach lotu, którego celem było obejrzenie z lotu ptaka nieruchomości w związku z zaplanowaną z pilotem tego statku powietrznego transakcją dotyczącą tej nieruchomości – doznała obrażeń ciała w wyniku runięcia statku powietrznego na ziemię, powinno być rozpoznawane wyłącznie na podstawie art. 17 konwencji montrealskiej, z wyłączeniem stosowania prawa krajowego.

25 Aby odpowiedzieć na to pytanie należy na wstępie ustalić, czy konwencja montrealska znajduje zastosowanie w postępowaniu głównym.

26 W tym względzie należy podkreślić, że zgodnie z art. 1 rozporządzenia nr 2027/97 wprowadza ono w życie odpowiednie postanowienia konwencji montrealskiej w odniesieniu do przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną i ustanawia określone przepisy uzupełniające.

27 W celu zatem rozstrzygnięcia, czy konwencja montrealska znajduje zastosowanie w postępowaniu głównym, należy zbadać, czy postępowanie to objęte jest zakresem stosowania rozporządzenia nr 2027/97.

28 W związku z tym należy przypomnieć, że art. 1 tego rozporządzenia rozszerzył stosowanie rzeczonej konwencji na przewozy lotnicze odbywane w obrębie jednego państwa członkowskiego.

29 Jednakże wskazane rozporządzenie znajduje zastosowanie wyłącznie do „przewoźników lotniczych” w rozumieniu art. 2 ust. 1 lit. a) tegoż rozporządzenia, to znaczy przedsiębiorstw transportu lotniczego z ważną koncesją, a także do „przewoźników lotniczych Wspólnoty” w rozumieniu jego art. 2 ust. 1 lit. b), czyli przewoźników lotniczych z ważną koncesją, udzieloną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 2407/92.

30 W tym zakresie z postanowienia odsyłającego wynika, że pozwani nie są objęci zakresem pojęcia „przewoźnik lotniczy” w rozumieniu art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 2027/97, gdyż nie są przedsiębiorstwami transportu lotniczego z ważną koncesją.

31 Ponadto, pozwani w postępowaniu głównym nie są również objęci zakresem pojęcia „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” w rozumieniu art. 2 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 2027/97, gdyż nie są przewoźnikami lotniczymi z ważną koncesją udzieloną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 2407/92.

32 Wniosek ten potwierdza ponadto fakt, że lot, którego dotyczy postępowanie główne, dokonywany nieodpłatnie w obrębie jednego państwa członkowskiego, miał na celu ewentualne zawarcie transakcji dotyczącej nieruchomości i nie obejmował przewozu pasażerów między różnymi portami lotniczymi lub innymi zatwierdzonymi miejscami do lądowania, stanowił „lot lokalny” w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia nr 1008/2008 oraz okoliczność, że zgodnie z art. 3 ust. 3 lit. b) tego rozporządzenia lot o takim charakterze nie jest objęty obowiązkiem posiadania koncesji.

33 W tym kontekście, zważywszy, że pozwani w postępowaniu głównym nie mogą być uznani za „przewoźników lotniczych" ani tym bardziej za „przewoźników lotniczych Wspólnoty" w rozumieniu art. 2 ust. 1 lit. a) i b) rozporządzenia nr 2027/97, postępowanie główne nie jest objęte zakresem stosowania tego rozporządzenia.

34 W rezultacie konwencja montrealska, która znajduje zastosowanie do lotów w obrębie jednego państwa członkowskiego wyłącznie pod warunkiem, że loty te objęte są zakresem stosowania rozporządzenia nr 2027/97, nie znajduje zastosowania w postępowaniu głównym.

35 Wynika stąd, że art. 2 ust. 1 lit. a) i c) rozporządzenia nr 2027/97 i art. 1 ust. 1 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one rozpoznaniu na podstawie art. 17 tej konwencji powództwa odszkodowawczego wniesionego przez osobę, która –znajdując się na pokładzie statku powietrznego, startującego i lądującego w tym samym miejscu w danym państwie członkowskim, była przewożona nieodpłatnie w ramach lotu, którego celem było obejrzenie z lotu ptaka nieruchomości w związku z zaplanowaną z pilotem tego statku powietrznego transakcją dotyczącą tej nieruchomości – doznała obrażeń ciała w wyniku runięcia statku powietrznego na ziemię.

36 Mając na względzie odpowiedź przeczącą udzieloną na pytanie pierwsze, nie jest konieczne udzielanie odpowiedzi na pytania drugie i trzecie.

W przedmiocie pytania czwartego

37 W swym czwartym pytaniu sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 18 rozporządzenia nr 864/2007 należy interpretować w ten sposób, że umożliwia on w sytuacji takiej jak rozważana w postępowaniu głównym, wniesienie przez osobę poszkodowaną bezpośredniego powództwa przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej, jeżeli takie powództwo jest przewidziane w prawie właściwym dla zobowiązania pozaumownego, będącego podstawą roszczenia odszkodowawczego, niezależenie od tego, co stanowi wybrane przez strony umowy ubezpieczenia prawo właściwe dla tej umowy.

38 Odpowiadając na to pytanie należy przypomnieć, że nie można wykluczyć, iż w pewnych okolicznościach odpowiedzialność za szkodę powstałą w wyniku runięcia statku powietrznego na ziemię objęta jest kategorią zobowiązań pozaumownych w rozumieniu art. 2 rozporządzenia nr 864/2007.

39 W takim przypadku osoba, która poniosła szkodę, może wystąpić z powództwem bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej, jeżeli, jak wynika z treści art. 18 rozporządzenia nr 864/2007, przewiduje to prawo właściwe dla zobowiązania pozaumownego lub prawo właściwe dla odnośnej umowy ubezpieczenia.

40 Jak zauważył rzecznik generalny w pkt 75 opinii, art. 18 rozporządzenia nr 864/2007 nie stanowi normy kolizyjnej służącej wskazaniu prawa właściwego dla określenia obowiązku ciążącego na ubezpieczycielu lub na ubezpieczonym zgodnie z umową ubezpieczenia.

41 Artykuł ten ogranicza się do umożliwienia wniesienia powództwa bezpośredniego w przypadku gdy taka możliwość istnieje w oparciu o jedno z praw, które artykuł ten wskazuje.

42 Tymczasem prawo przysługujące osobie, która poniosła szkodę, do wniesienia powództwa bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej nie wpływa na zobowiązania umowne stron odnośnej umowy ubezpieczenia. Podobnie, wybór przez te strony prawa właściwego dla tej umowy nie ma również wpływu na prawo takiej poszkodowanej osoby do wniesienia bezpośredniego powództwa na mocy prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych.

43 W rezultacie w celu ustalenia, czy w niniejszym przypadku E. Prüller-Frey może wnieść bezpośrednie powództwo przeciwko Axa, sąd odsyłający powinien zbadać, czy prawo właściwe dla zobowiązania pozaumownego, będącego przedmiotem postępowania głównego, określone zgodnie z art. 4 rozporządzenia nr 864/2007 lub prawo właściwe dla umowy ubezpieczenia zawartej między Axa a N. Brodnigiem, umożliwia wniesienie takiego powództwa.

44 W tym kontekście prawo właściwe dla odnośnej umowy ubezpieczenia nie może stać na przeszkodzie wniesieniu w razie potrzeby bezpośredniego powództwa na podstawie prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych.

45 Wynika stąd, że art. 18 rozporządzenia nr 864/2007 należy interpretować w ten sposób, że umożliwia on w sytuacji takiej jak rozważana w postępowaniu głównym wniesienie przez osobę poszkodowaną bezpośredniego powództwa przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej, jeżeli takie powództwo jest przewidziane w prawie właściwym dla zobowiązania pozaumownego, niezależenie od tego, co stanowi wybrane przez strony umowy ubezpieczenia prawo właściwe dla tej umowy.

W przedmiocie kosztów

46 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (pierwsza izba) orzeka, co następuje:

1) **Artykuł 2 ust. 1 lit. a) i c) rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r., oraz art. 1 ust. 1 konwencji w sprawie ujednolicenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. i zatwierdzonej w imieniu Unii Europejskiej decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r., należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one rozpoznaniu na podstawie art. 17 tej konwencji powództwa odszkodowawczego, wniesionego przez osobę, która – znajdując się na pokładzie statku powietrznego startującego i lądującego w tym samym miejscu w danym państwie członkowskim była przewożona nieodpłatnie w ramach lotu, którego celem było obejrzenie z lotu ptaka nieruchomości w związku z zaplanowaną z pilotem tego statku powietrznego transakcją dotyczącą tej nieruchomości – doznała obrażeń ciała w wyniku runięcia statku powietrznego na ziemię.**

2) **Artykuł 18 rozporządzenia (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczącego prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II) należy interpretować w ten sposób, że umożliwia on w sytuacji takiej jak rozważana w postępowaniu głównym wniesienie przez osobę poszkodowaną bezpośredniego powództwa przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej, jeżeli takie powództwo jest przewidziane w prawie właściwym dla zobowiązania pozaumownego, niezależenie od tego, co stanowi wybrane przez strony umowy ubezpieczenia prawo właściwe dla tej umowy.**

Podpisy