Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (prvi senat)

z dne 9. septembra 2015*

„Predhodno odločanje — Odgovornost letalskih prevoznikov v primeru nesreč — Odškodninska tožba — Montrealska konvencija — Uredba (ES) št. 2027/97 — Let, ki ga je lastnik nepremičnine opravil brezplačno z namenom predstavitve te nepremičnine morebitnemu kupcu — Uredba (ES) št. 864/2007 — Neposredna tožba, ki jo je na podlagi nacionalnega prava mogoče vložiti proti zavarovatelju odškodninske odgovornosti“

V zadevi C-240/14,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Landesgericht Korneuburg (Avstrija) z odločbo z dne 12. maja 2014, ki je prispela na Sodišče 12. maja 2014, v postopku

Eleonore Prüller-Frey

proti

Norbertu Brodnigu,

Axa Versicherung AG,

SODIŠČE (prvi senat),

v sestavi A. Tizzano, predsednik senata, S. Rodin (poročevalec), A. Borg Barthet, E. Levits, sodniki, in M. Berger, sodnica,

generalni pravobranilec: M. Szpunar,

sodni tajnik: V. Tourrès, administrator,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 4. marca 2015,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

— za E. Prüller-Frey A. Weinzierl, odvetnik,

— za N. Brodniga in Axa Versicherung AG F. Hörlsberger, odvetnik,

— za avstrijsko vlado C. Pesendorfer, agentka,

— za francosko vlado M. Hours, agentka,

* Jezik postopka: nemščina.

— za Evropsko komisijo G. Braun, M. Wilderspin, F. Wilman in K.-P. Wojcik, agenti,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 20. maja 2015

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago členov 1(1), (17), (29) in (33) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sprejeta 28. maja 1999 v Montrealu in odobrena v imenu Evropske unije s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 491, v nadaljevanju: Montrealska konvencija), člena 2(1)(a) in (c) Uredbe Sveta (ES) št. 2027/97 z dne 9. oktobra 1997 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 3, str. 489), kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 889/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. maja 2002 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 6, str. 246, v nadaljevanju: Uredba št. 2027/97), člena 3(c) in (g) Uredbe (ES) št. 785/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. aprila 2004 o zahtevah v zvezi z zavarovanjem za letalske prevoznike in operaterje (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 160), člena 67 Uredbe Sveta (ES) št. 44/2001 z dne 22. decembra 2000 o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 19, zvezek 4, str. 42), člena 18 Uredbe (ES) št. 864/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. julija 2007 o pravu, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti („Rim II“) (UL L 199, str. 40) in člena 7(1)(f) Druge direktive Sveta z dne 22. junija 1988 o usklajevanju zakonov in drugih predpisov o neposrednem zavarovanju razen življenjskega zavarovanja, ki opredeljuje določbe za učinkovito uresničevanje svobode opravljanja storitev in o spremembah Direktive 73/239/EGS (88/357/EGS) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 1, str. 198), kakor je bila spremenjena z Direktivo Sveta 92/49/EGS z dne 18. junija 1992 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 1, str. 346, v nadaljevanju: Direktiva 88/357).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med E. Prüller-Frey na eni strani in N. Brodnigom ter nemško zavarovalnico Axa Versicherung AG (v nadaljevanju: Axa) na drugi zaradi povračila sedanje in bodoče škode, ki jo je E. Prüller-Frey utrpela zaradi letalske nesreče.

Pravni okvir

Mednarodno pravo

3 Člen 1(1) Montrealske konvencije določa:

„Ta konvencija se uporablja za celoten mednarodni prevoz oseb, prtljage ali tovora z letali za plačilo. Prav tako se uporablja tudi za brezplačni letalski prevoz, ki ga opravi letalski prevoznik.“

Pravo Unije

4 Člen 1 Uredbe št. 2027/97 določa:

„S to uredbo se izvaja ustrezne določbe Montrealske konvencije v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage ter se določa nekatere dodatne določbe. Področje uporabe teh določb se razširi na letalski prevoz znotraj posamezne države članice.“

5 Člen 2(1) navedene uredbe določa:

„V tej uredbi:

(a) ‚letalski prevoznik‘; pomeni podjetje za zračni prevoz z veljavno operativno licenco;

(b) ‚letalski prevoznik Skupnosti‘; pomeni letalskega prevoznika z veljavno operativno licenco, ki jo je izdala država članica v skladu z določbami Uredbe [Sveta] (EGS) št. 2407/92 [z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 2, str. 3)];

(c) ‚oseba, upravičena do odškodnine‘; pomeni potnika ali katero koli osebo, ki je upravičen do odškodninskega zahtevka v zvezi z navedenim potnikom v skladu z veljavno zakonodajo;

[…]“

6 Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (prenovitev) (UL L 293, str. 3) je z učinkom od 1. novembra 2008 razveljavila Uredbo št. 2407/92.

7 Člen 2 Uredbe št. 1008/2008 določa:

„Za namene te uredbe:

[…]

4. ‚zračni prevoz‘ pomeni let ali serijo letov za prevoz potnikov, tovora in/ali poštnih pošiljk proti plačilu in/ali najemnini;

5. ‚let‘ pomeni odhod z določenega letališča proti določenemu letališču;

6. ‚lokalni let‘, pomeni let, ki ne vključuje prevoza potnikov, pošte in/ali tovora med različnimi letališči ali ostalimi dovoljenimi točkami pristanka;

[…]“

8 Člen 3 navedene uredbe določa:

„1. Podjetju s sedežem v Skupnosti ni dovoljeno opravljati zračnega prevoza potnikov, pošte in/ali tovora proti plačilu in/ali najemnini, če podjetju ni bila izdana ustrezna operativna licenca.

Podjetje, ki izpolnjuje zahteve iz tega poglavja, ima pravico do pridobitve operativne licence.

[…]

3. Za naslednje kategorije storitev ne veljajo zahteve glede pridobitve veljavnega operativnega dovoljenja, ne glede na katere druge veljavne določbe prava Skupnosti, nacionalnega ali mednarodnega prava:

(a) zračni prevoz, opravljen z zrakoplovi brez motorja in/ali ultralahkimi zrakoplovi z motorjem, in

(b) lokalni leti.“

9 Člen 2(2) Uredbe št. 785/2004 določa:

„Ta uredba se ne uporablja za:

[…]

(g) zrakoplove, vključno z jadralnimi letali z MTOM, manjšo od 500 kg, in mikrolahka letala, ki:

— se uporabljajo v nekomercialne namene, ali

— se uporabljajo za lokalno usposabljanje pilotov, ki ne poteka prek mednarodnih meja,

pod pogojem, da se to nanaša na zahteve glede zavarovanja, predvidene s to uredbo, v zvezi z vojnimi tveganji in terorizmom.“

10 Člen 4 Uredbe št. 864/2007 določa:

„1. Če v tej uredbi ni določeno drugače, je pravo, ki se uporablja za nepogodbeno obveznost, nastalo iz škodnega dejanja, pravo države, v kateri škoda nastane, ne glede na državo, v kateri se je zgodil dogodek, ki je povzročil nastalo škodo, in ne glede na državo ali države, v kateri so nastale posredne posledice.

2. Vendar kadar imata oseba, za katero se zatrjuje, da je odgovorna, in oseba, ki je utrpela škodo, ob nastanku škode običajno prebivališče v isti državi, se uporablja pravo te države.

3. Kadar je iz vseh okoliščin primera razvidno, da je škodno dejanje očitno v tesnejši zvezi z drugo državo kot z državo iz odstavkov 1 ali 2, se uporablja pravo te druge države. Očitno tesnejša zveza z drugo državo bi lahko temeljila zlasti na že obstoječih razmerjih med strankama, kot je na primer pogodba, ki je tesno povezana z obravnavanim škodnim dejanjem.“

11 Člen 18 navedene uredbe določa:

„Oseba, ki je utrpela škodo, lahko vloži neposreden odškodninski zahtevek zoper zavarovatelja odgovorne osebe, če to določa pravo, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti ali za zavarovalno pogodbo.“

12 Člen 1 Prve direktive Sveta z dne 24. julija 1973 o usklajevanju zakonov in drugih predpisov o začetku opravljanja in opravljanju dejavnosti neposrednega zavarovanja razen življenjskega zavarovanja (73/239/EGS) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 1, str. 14), kakor je bila spremenjena z Direktivo št. 88/357 (v nadaljevanju: Direktiva št. 73/239), določa:

„1. Ta direktiva zadeva začetek opravljanja in opravljanje samostojne dejavnosti neposrednega zavarovanja, vključno z dejavnostjo zavarovanja pomoči iz odstavka 2, ki jo opravljajo podjetja, ustanovljena na ozemlju države članice, ali podjetja, ki želijo biti tam ustanovljena.

[…]

3. Razvrstitev dejavnosti iz tega člena po zavarovalnih vrstah je navedena v Prilogi.“

13 Člen 5 Direktive 73/239 določa:

„V tej direktivi:

[…]

(d) ‚velika nevarnost' pomeni:

(i) nevarnosti, razvrščene pod zavarovalne vrste 4, 5, 6, 7, 11 in 12 točke A Priloge;

[…]"

14 Priloga k tej direktivi določa:

„A. Razvrstitev nevarnosti po zavarovalnih vrstah

[…]

5. *Zrakoplovi*

Vsakršna škoda ali izguba zrakoplovov […]

11. *Odgovornost pri uporabi zrakoplovov*

Vsakršna odgovornost, ki izhaja iz uporabe zrakoplovov (vključno s prevozniško odgovornostjo)

[…]"

15 Člen 7(1) Direktive 88/357 določa:

„Pravo, ki se uporablja za zavarovalne pogodbe iz te direktive, ki krijejo nevarnosti, ki so v državah članicah, se določi skladno z naslednjimi določbami:

[…]

(f) Za nevarnosti iz člena 5(d)(i) Prve direktive lahko pogodbenice izberejo katero koli pravo.

[…]"

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

16 E. Prüller-Frey je 30. avgusta 2010, takrat s stalnim in običajnim prebivališčem v Avstriji, z žirokopterjem modela *Calidus* z največjo vzletno maso (NVM) 450 kilogramov, ki ga je pilotiral F. Preiss, poletela nad plantažo aloe vere z namenom morebitnega nakupa te plantaže.

17 F. Preiss, ki je bil lastnik tega žirokopterja, je pred tem poletom N. Brodniga zaprosil za pomoč pri sklenitvi zavarovalne pogodbe po ugodni ceni. Ker je N. Brodnig opravil več ur letenja kot F. Preiss in ker se znesek zavarovalne premije izračuna na podlagi števila ur letenja, se je N. Brodnig, ki je prijavil tako svoje prebivališče v Španiji, kjer je živel od leta 2007, kot prebivališče v Avstriji, strinjal s tem, da kot imetnik žirokopterja v postopku v glavni stvari z družbo Axa 6. maja 2009 sklene zavarovalno pogodbo, katere predmet je kombinacija zavarovanja odškodninske odgovornosti imetnika tega žirokopterja in njegovih potnikov.

18 V tej zavarovalni polici je bila uporaba žirokopterja iz postopka v glavni stvari opisana tako: „poslovni leti, zasebni leti, predstavitveni leti zaradi prodaje". V njej je bilo navedeno, da se zanjo uporablja nemško pravo in da je „sodišče Zvezne republike Nemčije" pristojno za tožbe, ki iz nje izvirajo. Vendar ista zavarovalna polica ni izključevala, kot je bilo v njej prav tako določeno, „drugih sodnih pristojnosti, ki so obvezne po nemškem pravu".

19 Žirokopter iz postopka v glavni stvari je vzletel iz kraja Medina Sidonia (Španija) in bil udeležen v nesreči blizu kraja Jerez de la Frontera (Španija).

20 E. Prüller-Frey, ki je v tej nesreči utrpela telesne poškodbe, je pri Landesgericht Korneuburg (okrajno sodišče v Korneuburgu) vložila tožbo, s katero je predlagala, naj se toženima strankama naloži, naj ji plačata znesek v višini 142.946,40 EUR, skupaj s 4-odstotnimi obrestmi od 2. oktobra 2012, in naj se ugotovi njuna solidarna odgovornost za vso bodočo škodo, ki bo v vzročni zvezi z navedeno nesrečo, pri čemer je treba odgovornost N. Brodniga omejiti na zakonsko določen najvišji znesek, odgovornost družbe Axa pa na znesek, zagotovljen z zavarovalno pogodbo iz postopka v glavni stvari.

21 Toženi stranki v okviru postopka pri Landesgericht Korneuburg izpodbijata pristojnost avstrijskih sodišč za odločanje v sporu o glavni stvari in dodajata, da se zanj uporablja špansko pravo, ne pa avstrijsko. Navajata, da je možnost, da E. Prüller-Frey vloži neposredno tožbo zoper družbo Axa, odvisna od zavarovalne police v postopku v glavni stvari. Ker pa se zanjo uporablja nemško pravo, ki takšno tožbo prepoveduje, in ker se za položaj v postopku v glavni stvari uporablja špansko pravo, ki postopka z neposredno tožbo ne ureja, bi bilo treba tožbo E. Prüller-Frey zavrniti. Stranki v postopku v glavni stvari pa se strinjata, da je zadevno zavarovanje obvezno in da se Montrealska konvencija ne uporablja za dejansko stanje v postopku v glavni stvari.

22 Predložitveno sodišče zaradi razširitve uporabe Montrealske konvencije na notranje lete na podlagi Uredbe št. 2027/97 dvomi o njeni neuporabljivosti za dejansko stanje v postopku v glavni stvari. To sodišče želi glede tega ugotoviti, v okviru katerega sistema odgovornosti je treba presojati ta dejstva in ali je treba – če se Montrealska konvencija ne bi uporabila – člen 18 Uredbe št. 864/2007 razlagati tako, da E. Prüller-Frey dovoljuje, da proti družbi Axa vloži neposredno tožbo na podlagi prava, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti, neodvisno od prava, ki se uporablja za zavarovalno pogodbo v postopku v glavni stvari in sta ga izbrala N. Brodnig in družba Axa.

23 V teh okoliščinah je Landesgericht Korneuburg zaradi dvomov o razlagi prava Unije prekinilo postopek in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali je treba člen 2(1)(a) in (c) Uredbe […] št. 2027/97 […], člen 3(c) in (g) Uredbe […] št. 785/2004 […] ter člen 1(1) [Montrealske konvencije] razlagati tako, da je treba odškodninske zahtevke oškodovanke

— ki je bila potnica v zrakoplovu, katerega kraj vzleta in pristanka je bil isti kraj države članice,

— ki jo je pilot prevažal brezplačno,

— pri čemer je bil namen leta ogled nepremičnine od zgoraj zaradi načrtovanega nepremičninskega posla s pilotom, in

— ki je v nesreči zrakoplova utrpela poškodbe na telesu,

presojati izključno v skladu s členom 17 [Montrealske konvencije] in se nacionalno pravo ne uporabi?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen: ali je treba člen 33 [Montrealske konvencije] in člen 67 Uredbe […] št. 44/2001 […] razlagati tako, da je mogoče pristojnost za obravnavanje in odločanje o odškodninskih zahtevkih, omenjenih v prvem vprašanju, presojati samo v skladu s členom 33 [Montrealske konvencije]?

3. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen: ali je treba člen 29 [Montrealske konvencije] in člen 18 Uredbe […] št. 864/2007 […] razlagati tako, da nasprotujeta nacionalni ureditvi, ki določa neposredno tožbo oškodovanke, navedene v prvem vprašanju, proti zavarovalcu obveznega škodnega zavarovanja povzročitelja škode?

4. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen: ali je treba člen 7(1)(f) [Direktive 88/357] in člen 18 Uredbe […] št. 864/2007 […] razlagati tako, da je treba pogoje za neposredno tožbo oškodovanke, navedene v prvem vprašanju, zoper obvezno škodno zavarovanje povzročitelja škode presojati v skladu s pravom tretje države, kadar

   — pravni red, ki se uporablja v skladu s pravilom *lex loci delicti*, v zakonu o zavarovalnih pogodbah določa neposredno tožbo,

   — stranke zavarovalne pogodbe opravijo svobodno izbiro prava v korist pravnega reda tretje države,

   — se uporablja pravo države, v kateri ima zavarovalec svoj sedež, in

   — pravni red te države v zakonu o zavarovalnih pogodbah prav tako določa neposredno tožbo?“

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

24 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 2(1)(a) in (c) Uredbe št. 2027/97 in člen 1(1) Montrealske konvencije razlagati tako, da je treba odškodninski zahtevek, ki ga vloži oseba, ki je – medtem ko je bila na krovu zrakoplova, ki vzleta in pristaja v istem kraju, ki je v državi članici, in je v okviru načrtovanja nepremičninskega posla s pilotom tega zrakoplova opravila brezplačni predstavitveni let z namenom ogleda nepremičnine – utrpela telesne poškodbe zaradi strmoglavljenja tega zrakoplova, preučiti le na podlagi člena 17 Montrealske konvencije in je nacionalno pravo torej izključeno.

25 Za odgovor na to vprašanje je treba najprej ugotoviti, ali se Montrealska konvencija uporablja v postopku v glavni stvari.

26 V zvezi s tem je treba poudariti, da v skladu s členom 1 Uredbe št. 2027/97 z njo izvajajo ustrezne določbe Montrealske konvencije v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage ter se določa nekatere dodatne določbe.

27 Zato je treba pri ugotavljanju, ali se Montrealska konvencija uporablja za postopek v glavni stvari, raziskati, ali spada na področje uporabe Uredbe št. 2027/97.

28 V ta namen je treba spomniti, da se na podlagi člena 1 te uredbe navedena konvencija uporablja za letalski prevoz znotraj posamezne države članice.

29 Vendar se ta uredba uporablja le za „letalske prevoznike“ v smislu člena 2(1)(a) te uredbe, to je podjetja za zračni prevoz z veljavno operativno licenco, in „letalske prevoznike Skupnosti“ v smislu člena 2(1)(b) uredbe, to je letalske prevoznike z veljavno operativno licenco, ki jo je izdala država članica v skladu z določbami Uredbe št. 2407/92.

30 V zvezi s tem je iz predložitvene odločbe razvidno, da toženi stranki ne spadata pod pojem „letalski prevoznik“ v smislu člena 2(1)(a) Uredbe št. 2027/97, saj nista podjetji za zračni prevoz z veljavno operativno licenco.

31 Poleg tega toženi stranki v postopku v glavni stvari ne spadata niti pod pojem „letalski prevoznik Skupnosti“ v smislu člena 2(1)(b) Uredbe št. 2027/97, saj nista letalska prevoznika z veljavno operativno licenco, ki jo je izdala država članica v skladu z določbami Uredbe št. 2407/92.

32 To ugotovitev poleg tega podpirajo okoliščine, da je bil let iz postopka v glavni stvari, ki je bil znotraj države članice brezplačno opravljen z namenom morebitne sklenitve nepremičninskega posla in ni vključeval prevoza potnikov med različnimi letališči ali ostalimi dovoljenimi točkami pristanka, „lokalni let“ v smislu člena 2(1), točka 6, Uredbe št. 1008/2008 in da v skladu s členom 3(3)(b) te uredbe za tovrsten let ne veljajo zahteve glede pridobitve veljavnega operativnega dovoljenja.

33 V teh okoliščinah je treba navesti, da ker toženih strank v postopku v glavni stvari ni mogoče šteti niti za „letalska prevoznika“ niti, *a fortiori*, za „letalska prevoznika Skupnosti“ v smislu člena 2(1)(a) in (b) Uredbe št. 2027/97, postopek v glavni stvari ne spada na področje uporabe te uredbe.

34 Zato se Montrealska konvencija, ki se za notranje lete ene države članice uporablja, le če ti spadajo na področje uporabe Uredbe št. 2027/97, ne uporablja v postopku v glavni stvari.

35 Iz vsega navedenega izhaja, da je treba člen 2(1)(a) in (c) Uredbe št. 2027/97 in člen 1(1) Montrealske konvencije razlagati tako, da nasprotujeta temu, da se na podlagi člena 17 te konvencije preuči odškodninski zahtevek, ki ga vloži oseba, ki je – medtem ko je bila na krovu zrakoplova, ki vzleta in pristaja v istem kraju, ki je v državi članici, in je v okviru načrtovanja nepremičninskega posla s pilotom tega zrakoplova opravila brezplačni predstavitveni let z namenom ogleda nepremičnine – utrpela telesne poškodbe zaradi strmoglavljenja navedenega zrakoplova.

36 Ob upoštevanju nikalnega odgovora na prvo vprašanje ni treba odgovoriti na drugo in tretje vprašanje.

Četrto vprašanje

37 Predložitveno sodišče s četrtim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 18 Uredbe št. 864/2007 razlagati tako, da v položaju, kot je ta v postopku v glavni stvari, omogoča, da oškodovana oseba vloži neposredno tožbo proti zavarovatelju odgovorne osebe, če je takšna tožba določena s pravom, ki se uporablja za nepogodbeno obveznost, ki je podlaga za odškodninski zahtevek, neodvisno od tega, kaj določa pravo, ki se uporablja za zavarovalno pogodbo in sta ga izbrali stranki te pogodbe.

38 Za odgovor na to vprašanje je treba spomniti, da ni mogoče izključiti, da v nekaterih okoliščinah odgovornost za škodo, povzročeno s strmoglavljenem letala, spada med nepogodbene obveznosti v smislu člena 2 Uredbe št. 864/2007.

39 V tem primeru oškodovana oseba lahko vloži zahtevek proti zavarovatelju odgovorne osebe, če – kot je razvidno besedila člena 18 Uredbe št. 864/2007 – to določa pravo, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti ali za zavarovalno pogodbo.

40 Kot je generalni pravobranilec navedel v točki 75 sklepnih predlogov, člen 18 Uredbe št. 864/2007 ni kolizijsko pravilo v zvezi z materialnim pravom, ki se uporablja za določitev obveznosti zavarovatelja ali osebe, zavarovane na podlagi zavarovalne pogodbe.

41 Ta člen vložitev neposredne tožbe omogoča le v primeru, če eden od pravnih redov, ki jih našteva, dovoljuje to možnost.

42 Vendar pravica oškodovane osebe, da vloži zahtevek neposredno proti zavarovatelju odgovorne osebe, ne vpliva na pogodbene obveznosti strank zadevne zavarovalne pogodbe. Prav tako izbira prava teh strank ne vpliva na pravico oškodovane osebe do vložitve neposredne tožbe na podlagi prava, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti.

43 Zato mora predložitveno sodišče za ugotovitev, ali v obravnavani zadevi E. Prüller-Frey lahko vloži zahtevek neposredno proti družbi Axa, raziskati, ali pravo, ki se v postopku v glavni stvari uporablja za nepogodbene obveznosti, opredeljene v skladu s členom 4 Uredbe št. 864/2007, ali pa pravo, ki se uporablja za zavarovalno pogodbo, sklenjeno med družbo Axa in N. Brodnigom, omogoča vložitev takšne tožbe.

44 Ob upoštevanju tega pravo, ki se uporablja za zadevno zavarovalno pogodbo, ne sme preprečiti, da se neposredna tožba po potrebi vloži na podlagi prava, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti.

45 Iz vsega navedenega izhaja, da je treba člen 18 Uredbe št. 864/2007 razlagati tako, da v položaju, kot je ta v postopku v glavni stvari, omogoča, da oškodovana oseba vloži neposredno tožbo proti zavarovatelju odgovorne osebe, če je takšna tožba določena s pravom, ki se uporablja za nepogodbeno obveznost, neodvisno od tega, kaj določa pravo, ki se uporablja za zavarovalno pogodbo in sta ga izbrali stranki te pogodbe.

Stroški

46 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (prvi senat) razsodilo:

1. **Člen 2(1)(a) in (c) Uredbe Sveta (ES) št. 2027/97 z dne 9. oktobra 1997 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 889/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. maja 2002, in člen 1(1) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sprejeta 28. maja 1999 v Montrealu in odobrena v imenu Evropske unije s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001, je treba razlagati tako, da nasprotujeta temu, da se na podlagi člena 17 te konvencije preuči odškodninski zahtevek, ki ga vloži oseba, ki je – medtem ko je bila na krovu zrakoplova, ki vzleta in pristaja v istem kraju, ki je v državi članici, in je v okviru načrtovanja nepremičninskega posla s pilotom tega zrakoplova opravila brezplačni predstavitveni let z namenom ogleda nepremičnine – utrpela telesne poškodbe zaradi strmoglavljenja navedenega zrakoplova.**

2. **Člen 18 Uredbe (ES) št. 864/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. julija 2007 o pravu, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti („Rim II“), je treba razlagati tako, da v položaju, kot je ta v postopku v glavni stvari, omogoča, da oškodovana oseba vloži neposredno tožbo proti zavarovatelju odgovorne osebe, če je takšna tožba določena s pravom, ki se uporablja za nepogodbeno obveznost, neodvisno od tega, kaj določa pravo, ki se uporablja za zavarovalno pogodbo in sta ga izbrali stranki te pogodbe.**

Podpisi