Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (första avdelningen)

den 9 september 2015 *

”Begäran om förhandsavgörande — Lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor — Talan om ersättning — Montrealkonventionen — Förordning (EG) nr 2027/97 — Flygning som utförts av ägaren till en fastighet i syfte att visa fastigheten för en möjlig köpare, utan att någon ersättning betalats — Förordning (EG) nr 864/2007 — Nationell lagstiftning, enligt vilken det föreskrivs en rätt att väcka talan direkt mot skadevållarens försäkringsbolag”

I mål C-240/14,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Landesgericht Korneuburg (Österrike) genom beslut av den 12 maj 2014, som inkom till domstolen den 12 maj 2014, i målet

Eleonore Prüller-Frey

mot

Norbert Brodnig,

Axa Versicherung AG,

meddelar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden A. Tizzano samt domarna S. Rodin (referent), A. Borg Barthet, E. Levits och M. Berger,

generaladvokat: M. Szpunar,

justitiesekreterare: handläggaren V. Tourrès,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 4 mars 2015,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Eleonore Prüller-Frey, genom A. Weinzierl, Rechtsanwalt,

— Norbert Brodnig och Axa Versicherung AG, genom F. Hörlsberger, Rechtsanwalt,

— Österrikes regering, genom C. Pesendorfer, i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: tyska.

— Frankrikes regering, genom M. Hours, i egenskap av ombud,

— Europeiska kommissionen, genom G. Braun, M. Wilderspin, F. Wilman och K.-P. Wojcik, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 20 maj 2015 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 1.1, 17, 29 och 33 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999 och godkändes av Europeiska unionen genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, s. 38) (nedan kallad Montrealkonventionen), artikel 2.1 a och c i rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage (EGT L 285, s. 1), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 (EGT L 140, s. 2) (nedan kallad förordning nr 2027/97), artikel 3 c och g i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (EUT L 138, s. 1), artikel 67 i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (EGT L 12, 2001, s. 1), artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 864/2007 av den 11 juli 2007 om tillämplig lag för utomobligatoriska förpliktelser (Rom II) (EUT L 199, s. 40), och artikel 7.1 f i rådets andra direktiv 88/357/EEG av den 22 juni 1988 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring, och med bestämmelser avsedda att göra det lättare att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster samt om ändring av direktiv 73/239/EEG (EGT L 172, s. 1; svensk specialutgåva, område 6, volym 2, s. 175), i dess lydelse enligt rådets direktiv 92/49/EEG av den 18 juni 1992 (EGT L 228, s. 1; svensk specialutgåva, område 6, volym 3, s. 160) (nedan kallat direktiv 88/357).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Eleonore Prüller-Frey. å ena sidan och Norbert Brodnig och Axa Versicherung AG (nedan kallat Axa), ett tyskt försäkringsbolag, å andra sidan. Målet rör ersättning för Eleonore Prüller-Freys aktuella och framtida skador på grund av en flygolycka.

Tillämpliga bestämmelser

Internationell rätt

3 Artikel 1.1 i Montrealkonventionen har följande lydelse:

”Denna konvention är tillämplig på varje internationell transport av personer, bagage eller gods som utförs med luftfartyg mot ersättning. Den är också tillämplig på transporter med luftfartyg som lufttransportföretag utför utan ersättning.”

Unionsrätt

4 Artikel 1 i förordning nr 2027/97 har följande lydelse:

”Genom denna förordning genomförs de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, och i densamma fastställs vissa tilläggsbestämmelser. Genom förordningen utvidgas dessutom tillämpningsområdet för dessa bestämmelser till att också omfatta lufttransport inom en enda medlemsstat.”

5 I artikel 2.1 i förordningen föreskrivs följande:

”I denna förordning avses med

a) *lufttrafikföretag*: ett lufttransportföretag med giltig operativ licens,

b) *EG-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i [rådets] förordning (EEG) nr 2407/92 [av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (EGT L 240, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 116)].

c) *ersättningsberättigad*: en passagerare eller varje annan person berättigad att framställa krav som kan härledas från passageraren, i enlighet med tillämplig lag,

…”

6 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning) (EUT L 293, s. 3) upphävde förordning 2407/92 med verkan från och med den 1 november 2008.

7 Artikel 2 i förordning nr 1008/2008 har följande lydelse:

”I denna förordning avses med

…

4. *lufttrafik*: en flygning eller en serie flygningar för befordran av passagerare, gods och/eller post mot ersättning och/eller hyra,

5. *flygning*: en avgång från en angiven flygplats till en angiven destinationsflygplats,

6. *lokal flygning*: en flygning som inte innebär befordran av passagerare, post och/eller frakt mellan olika flygplatser eller andra godkända landningspunkter,

…”

8 I artikel 3 i förordningen föreskrivs följande:

”1. Inget företag som är etablerat i gemenskapen får mot ersättning och/eller hyra utföra lufttransporter av passagerare, post och/eller gods om det inte har beviljats den nödvändiga operativa licensen.

Ett företag som uppfyller kraven i detta kapitel har rätt att få en operativ licens utfärdad.

…

3. Utan att det påverkar tillämpningen av andra gällande bestämmelser i gemenskapsrätten, nationell rätt eller internationell rätt ska följande kategorier av lufttrafik undantas från kravet på innehav av giltiga operativa licenser:

a) Lufttrafik som utförs med icke-motordrivna luftfartyg och/eller ultralätta motordrivna luftfartyg.

b) Lokala flygningar.”

9 I artikel 2.2 i förordning nr 785/2004 föreskrivs följande:

”Denna förordning skall inte tillämpas på

…

g) luftfartyg, inklusive glidflygplan, med en högsta godkänd startmassa (MTOM) på mindre än 500 kg samt ultralätta flygplan

— som används för icke-kommersiellt bruk, eller

— som används för lokal flygundervisning som inte överskrider internationella gränser

i den mån det är fråga om försäkringskrav gällande risker i samband med krigshandlingar och terrorism i enlighet med denna förordning.”

10 I artikel 4 i förordning nr 864/2007 föreskrivs följande:

”1. Om inte annat föreskrivs i denna förordning, skall i fråga om en utomobligatorisk förpliktelse som har sin grund i en skadeståndsgrundande händelse lagen i det land där skadan uppkommer tillämpas oavsett i vilket land den skadevållande händelsen inträffade och oavsett i vilket eller vilka länder indirekta följder av händelsen uppkommer.

2. Om både den person vars ansvar görs gällande och den skadelidande har sin vanliga vistelseort i samma land vid den tidpunkt då skadan uppkommer, skall dock lagen i det landet tillämpas.

3. Om det framgår av alla omständigheter i fallet att den skadeståndsgrundande händelsen har en uppenbart närmare anknytning till ett annat land än det som anges i punkt 1 eller 2, skall lagen i det landet tillämpas. En uppenbart närmare anknytning till ett annat land kan särskilt grundas på att det redan finns ett rättsförhållande mellan parterna, såsom ett avtal som har nära anknytning till den skadeståndsgrundande händelsen i fråga.”

11 I artikel 18 i förordningen föreskrivs följande:

”Den skadelidande kan väcka talan om skadestånd direkt mot den ansvariges försäkringsgivare, om detta föreskrivs i den tillämpliga lagen för den utomobligatoriska förpliktelsen eller i den tillämpliga lagen för försäkringsavtalet.”

12 I artikel 1 i rådets första direktiv 73/239/EEG av den 24 juli 1973 om samordning av lagar och andra författningar angående rätten att etablera och driva verksamhet med annan direkt försäkring än livförsäkring (EGT L 228, s. 3; svensk specialutgåva, område 6, volym 1, s. 146), i dess lydelse enligt direktiv 88/357 (nedan kallat direktiv 73/239), anges följande:

”1. Detta direktiv rör rätten att starta och driva självständig direkt försäkringsverksamhet, utövad av försäkringsföretag etablerade i en medlemsstat eller som önskar etablera sig där, avseende de försäkringsklasser som anges i bilagan till detta direktiv.

…

3. Uppdelningen av verksamhet enligt denna artikel i klasser redovisas i bilagan.”

13 I artikel 5 i direktiv 73/239 föreskrivs följande:

”I detta direktiv avses med

…

d) stora risker:

i) sådana risker som anges under försäkringsklasserna 4, 5, 6, 7, 11 och 12 i punkt A i bilagan;

…”

14 I bilagan till direktivet preciseras följande:

”A. Klassificering av risker i försäkringsklasser

…

5. *Luftfartyg*

All skada på eller förlust av luftfartyg

…

11. *Luftfartygsansvar*

All ansvarighet som uppkommer genom användning av luftfartyg (inklusive fraktförares ansvar)

…”

15 I artikel 7.1 i direktiv 88/357 föreskrivs följande:

”Följande regler är bestämmande för vilken lag som är tillämplig på sådana försäkringsavtal som avses i detta direktiv och som omfattar risker belägna inom medlemsstaterna:

…

f) För risker som avses i artikel 5 d i direktiv 73/239/EEG får avtalsparterna fritt välja lag.

…”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

16 Den 30 augusti 2010 flög Eleonore Prüller-Frey, som vid den tidpunkten hade hemvist och var stadigvarande bosatt i Österrike, över en aloe vera-odling, i ett gyroplan av modellen ”Calidus” med en högsta godkänd startmassa (MTOM) på 450 kg. Gyroplanet flögs av Felix Preiss och flygningen företogs i anledning av Eleonore Prüller-Freys eventuella förvärv av aloe vera-odlingen.

17 Felix Preiss som var ägare till gyroplanet, hade före flygningen bett Norbert Brodnig att hjälpa honom med att teckna ett försäkringsavtal till ett attraktivt pris. Eftersom Norbert Brodnig hade utfört fler flygtimmar än Felix Preiss och försäkringspremien beräknades efter antalet flygtimmar accepterade Norbert Brodnig – som hade uppgett att han hade en bostad både i Spanien, där han var bosatt sedan år 2007, och i Österrike – den 6 maj 2009 att, såsom innehavare av gyroplanet i fråga, teckna ett försäkringsavtal med Axa om heltäckande ansvarsförsäkring för innehavaren av gyroplanet och planets passagerare.

18 I försäkringsavtalet med Axa definieras användningsändamålen för det gyroplan som är i fråga i det nationella målet enligt följande: ”kommersiella flygningar, icke-kommersiella flygningar och demonstrationsflygningar i försäljningssyfte”. Enligt försäkringsavtalets ordalydelse regleras avtalet av tysk rätt och den domstol som är behörig att avgöra tvister som kan uppkomma i samband med avtalet är ”domstol i Förbundsrepubliken Tyskland”. Försäkringsavtalet innebär emellertid inte, såsom dess lydelse klargör, att ”andra behörighetsregler som är tvingande enligt tysk rätt” inte kan tillämpas.

19 Gyroplanet lyfte från Medina Sidonia (Spanien) och var inblandat i en olycka i närheten av Jerez de la Frontera (Spanien).

20 Eleonore Prüller-Frey som hade åsamkats kroppsskador vid olyckan, väckte talan vid Landesgericht Korneuburg (regional domstol i Korneuburg) och yrkade att svarandena skulle förpliktas att till henne betala ett belopp på 142 946,40 euro jämte 4 procents ränta från den 2 oktober 2012 och att det skulle fastställas att svarandena var solidariskt ansvariga för samtliga framtida skador som har ett orsakssamband med olyckan. Ansvaret skulle emellertid begränsas till den lagstadgade gränsen för Nortbert Brodnig och försäkringsbeloppet enligt försäkringsavtalet i fråga för Axa.

21 Svarandena har i målet vid Landesgericht Korneuburg bestritt att en österrikisk domstol är behörig att pröva det aktuella målet och har gjort gällande att spansk rätt och inte österrikisk rätt är tillämplig på målet. De anser att möjligheten för Eleonore Prüller-Frey att väcka talan direkt mot Axa beror på det försäkringsavtal som är aktuellt i det nationella målet. Eftersom försäkringsavtalet regleras av tysk rätt, enligt vilken det inte är möjligt att väcka en sådan talan och fallet i fråga regleras av spansk rätt, i vilken det inte finns något förfarande för att väcka direkt talan, ska Eleonore Prüller-Freys talan således avvisas. Parterna i det nationella målet är dock eniga om att försäkringen i fråga är obligatorisk och att Montrealkonventionen inte är tillämplig på omständigheterna i det nationella målet.

22 Landesgericht Korneuburg är osäker på huruvida det verkligen är så, att Montrealkonventionen inte är tillämplig på omständigheterna i det nationella målet, med hänsyn till att konventionens tillämplighet genom förordning nr 2027/97 har utvidgats till att omfatta interna flygningar. I detta hänseende vill den domstolen få fastställt vilket system för skadeståndsansvar som ska tillämpas på omständigheterna och, om konventionen inte är tillämplig, huruvida artikel 18 i förordning nr 864/2007 ska tolkas så, att Eleonore Prüller-Frey kan väcka talan direkt mot Axa enligt den lag som är tillämplig på den utomobligatoriska förpliktelsen, oavsett den lag som är tillämplig på det försäkringsavtal som är i fråga i det nationella målet och som valts av Norbert Brodnig och Axa.

23 Mot denna bakgrund och med hänsyn till de tvivel som Landesgericht Korneuburg hyser rörande den riktiga tolkningen av unionsrätten, beslutade den att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:

”1) Ska artikel 2.1 a och c i förordning nr 2027/97, artikel 3 c och g i förordning nr 785/2004 samt artikel 1.1 i Montrealkonventionen tolkas så, att skadeståndsanspråk från en skadelidande

— som var passagerare i ett luftfartyg vars avgångsort och bestämmelseort var belägna i samma medlemsstat,

— som transporterades utan ersättning av piloten,

— varvid syftet med flygningen var att ovanifrån besiktiga en fastighet som var föremål för en fastighetstransaktion som passageraren avsåg att genomföra med piloten, och

— som åsamkades kroppsskada med anledning av att luftfartyget störtade,

enbart ska bedömas utifrån artikel 17 i Montrealkonventionen och att den nationella lagstiftningen inte är tillämplig?

2) För det fall den första frågan besvaras jakande, ska artikel 33 i Montrealkonventionen och artikel 67 i förordning nr 44/2001 tolkas så, att frågan om behörighet att pröva och avgöra de skadeståndsanspråk som anges i den första frågan enbart ska bedömas utifrån artikel 33 i Montrealkonventionen?

3) För det fall den första frågan besvaras jakande, ska artikel 29 i Montrealkonventionen och artikel 18 i förordning nr 864/2007 tolkas så, att de utgör hinder för nationella bestämmelser enligt vilka det föreskrivs en rätt för den skadelidande som anges i den första frågan att direkt väcka talan mot skadevållarens försäkringsbolag?

4) För det fall den första frågan besvaras nekande, ska artikel 7.1 f i direktiv 88/357 och artikel 18 i förordning nr 864/2007 tolkas så, att förutsättningarna för rätten att väcka direkt talan för den skadelidande som anges i den första frågan, mot skadevållarens försäkringsbolag ska bedömas utifrån lagstiftningen i tredje land när

— rätten att väcka direkt talan föreskrivs i lagen om försäkringsavtal enligt *lex loci delecti*,

— parterna i försäkringsavtalet har valt lagen i ett tredjeland som tillämplig lag,

— enligt vilken lagstiftningen i den stat där försäkringsgivaren har sitt säte ska tillämpas, och

— rätten att väcka direkt talan även föreskrivs i försäkringsavtalslagen i rättsordningen i denna stat?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

24 Den hänskjutande domstolen vill genom sin första fråga få klarhet i huruvida artikel 2.1 a och c i förordning nr 2027/97 och artikel 1.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att ett skadeståndsanspråk från en person som – när hon var passagerare i ett luftfartyg vars avgångsort och bestämmelseort var belägna i samma medlemsstat och som utan att betala ersättning transporterades under en flygning, vars syfte var att ovanifrån besiktiga en fastighet som var föremål för en fastighetstransaktion som hon avsåg att genomföra med piloten på luftfartyget – åsamkades kroppsskada med anledning av att luftfartyget störtade, enbart ska bedömas utifrån artikel 17 i Montrealkonventionen då det i en sådan hypotes inte är möjligt att tillämpa den nationella lagstiftningen.

25 För att besvara den frågan ska det för det första fastställas huruvida Montrealkonventionen är tillämplig på det nationella målet.

26 I detta hänseende ska det understrykas att förordning nr 2027/97 enligt dess artikel 1 genomför de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, och fastställer vissa tilläggsbestämmelser.

27 För att fastställa huruvida Montrealkonventionen är tillämplig på det nationella målet ska det därför utredas huruvida det målet omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 2027/97.

28 Domstolen erinar om att Montrealkonventionen genom artikel 1 i den förordningen gjordes tillämplig på lufttransport inom en enda medlemsstat.

29 Förordningen är emellertid endast tillämplig på ”lufttrafikföretag” i den mening som avses i artikel 2.1 a i samma förordning, det vill säga lufttransportföretag med giltig operativ licens och ”EG-lufttrafikföretag” i den mening som avses i artikel 2.1 b, vilket innebär lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i förordning nr 2407/92.

30 Det framgår i detta hänseende av beslutet om hänskjutande att svarandena inte omfattas av begreppet lufttrafikföretag i den mening som avses i artikel 2.1 a i förordning nr 2027/97 eftersom de inte är lufttransportföretag med giltig operativ licens.

31 Svarandena i det nationella målet omfattas för övrigt inte heller av begreppet EG-lufttrafikföretag i den mening som avses i artikel 2.1 b i förordning nr 2027/97, eftersom de inte är lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i förordning nr 2407/92.

32 Detta konstaterande stöds av att flygningen i fråga – som utfördes inom en medlemsstat, i syfte att eventuellt genomföra en fastighetstransaktion och utan att någon ersättning betalades och som inte innebar befordran av passagerare mellan olika flygplatser eller andra godkända landningspunkter – utgjorde en ”lokal flygning” i den mening som avses i artikel 2.1 led 6 i förordning nr 1008/2008. Detta slags flygningar är enligt artikel 3.3 b i den förordningen undantagna från kravet på innehav av operativ licens.

33 Med hänsyn till att svarandena i det nationella målet inte kan anses vara ”lufttrafikföretag” och i ännu mindre grad ”EG-lufttrafikföretag” i den mening som avses i artikel 2.1 a och b i förordning nr 2027/97 omfattas det nationella målet under dessa omständigheter inte av förordningens tillämpningsområde.

34 Eftersom Montrealkonventionen endast är tillämplig på flygningar inom en enda medlemsstat om de omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 2027/97, är konventionen således inte tillämplig på det nationella målet.

35 Av vad som anförts ovan följer att artikel 2.1 a och c i förordning nr 2027/97 och artikel 1.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att de utgör hinder för att utifrån artikel 17 i konventionen bedöma skadeståndsanspråk från en person som åsamkades kroppsskador på grund av ett luftfartyg störtade, när personen i fråga, utan att betala någon ersättning, var passagerare på luftfartyget, vars avgångsort och bestämmelseort var belägna i samma medlemsstat, och transporterades under en flygning, vars syfte var att ovanifrån besiktiga en fastighet som var föremål för en fastighetstransaktion som vederbörande avsåg att genomföra med piloten på luftfartyget.

36 Mot bakgrund av att den första frågan besvarats nekande saknas det anledning att besvara den andra och tredje frågan.

Den fjärde frågan

37 Den hänskjutande domstolen vill genom sin fjärde fråga få klarhet i huruvida artikel 18 i förordning nr 864/2007 ska tolkas så, att en skadelidande i ett sådant fall som det som är i fråga i det nationella målet enligt den bestämmelsen kan väcka talan direkt mot den ansvariges försäkringsgivare när en sådan rätt att väcka talan föreskrivs i den tillämpliga lagen för den utomobligatoriska förpliktelsen som skadeståndsanspråket grundas på, oberoende av vad som föreskrivs i den tillämpliga lagen för försäkringsavtalet, vilken valts av parterna till avtalet.

38 I syfte att besvara den frågan påpekar domstolen att det inte kan uteslutas att ansvaret för den skada som vållas på grund av att ett luftfartyg störtar under vissa omständigheter omfattas av kategorin utomobligatoriska förpliktelser i den mening som avses i artikel 2 i förordning nr 864/2007.

39 En skadelidande har i ett sådant fall möjlighet att väcka talan om skadestånd mot den ansvariges försäkringsgivare när, såsom framgår av ordalydelsen i artikel 18 i förordning nr 864/2007, detta föreskrivs i den tillämpliga lagen för den utomobligatoriska förpliktelsen eller i den tillämpliga lagen för försäkringsavtalet i fråga.

40 Artikel 18 i förordning nr 864/2007 är inte, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 75 i sitt förslag till avgörande, en kollisionsregel med avseende på den materiella rätt som är tillämplig för att fastställa de förpliktelser som åligger försäkringsgivaren eller den försäkrade enligt ett försäkringsavtal.

41 Den artikeln gör det endast möjligt att väcka direkt talan i de fall då en av de lagar som anges däri medger en sådan möjlighet.

42 Rätten för den skadelidande att väcka talan direkt mot den ansvariges försäkringsgivare har ingen betydelse för avtalsförpliktelserna för parterna till försäkringsavtalet i fråga. På samma sätt har parternas val av den lag som är tillämplig på detta avtal inte heller någon betydelse för den skadelidandes rätt att väcka direkt talan enligt den tillämpliga lagen för den utomobligatoriska förpliktelsen.

43 För att fastställa huruvida Eleonore Prüller-Frey kan väcka talan om skadestånd direkt mot Axa, ankommer det således på den hänskjutande domstolen att utreda om den lag som är tillämplig på den utomobligatoriska förpliktelse som är aktuell i det nationella målet, vilken bestämts i enlighet med artikel 4 i förordning nr 864/2007, eller den lag som är tillämplig på det försäkringsavtal som slutits mellan Axa och Norbert Brodnig gör det möjligt att väcka en sådan talan.

44 Den lag som är tillämplig på försäkringsavtalet i fråga utgör i detta hänseende inte hinder för att direkt talan i förevarande fall väcks på grundval av den lag som är tillämplig på den utomobligatoriska förpliktelsen.

45 Det framgår av det som ovan anförts att artikel 18 i förordning nr 864/2007 ska tolkas så, att den bestämmelsen gör det möjligt, i ett sådant fall som det som är aktuellt i det nationella målet, för en skadelidande att väcka talan direkt mot den ansvariges försäkringsgivare, när en sådan talan är föreskriven i den lag som är tillämplig på den utomobligatoriska förpliktelsen och oberoende av vad som är föreskrivet i den lag som är tillämplig på försäkringsavtalet, vilken valts av parterna till det avtalet.

Rättegångskostnader

46 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (första avdelningen) följande:

1) **Artikel 2.1 a och c i rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002, och artikel 1.1 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999 och godkändes på Europeiska**

unionens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 ska tolkas så, att de utgör hinder för att utifrån artikel 17 i konventionen bedöma skadeståndsanspråk från en person som åsamkades kroppsskador på grund av att ett luftfartyg störtade, när personen i fråga, utan att betala någon ersättning, var passagerare på luftfartyget, vars avgångsort och bestämmelseort var belägna i samma medlemsstat, och transporterades under en flygning, vars syfte var att ovanifrån besiktiga en fastighet som var föremål för en fastighetstransaktion som vederbörande avsåg att genomföra med piloten på luftfartyget.

2) **Artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 864/2007 av den 11 juli 2007 om tillämplig lag för utomobligatoriska förpliktelser (Rom II) ska tolkas så, att den bestämmelsen gör det möjligt, i ett sådant fall som det som är aktuellt i det nationella målet, för en skadelidande att väcka talan direkt mot den ansvariges försäkringsgivare, när en sådan talan är föreskriven i den lag som är tillämplig på den utomobligatoriska förpliktelsen och oberoende av vad som är föreskrivet i den lag som är tillämplig på försäkringsavtalet, vilken valts av parterna till det avtalet.**

Underskrifter