



Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
M. SZPUNAR
представено на 20 май 2015 година¹

Дело C-240/14

Eleonore Prüller-Frey
срещу
Norbert Brodnig
Axa Versicherung AG

(Преюдициално запитване, отправено от Landesgericht Korneuburg (Австрия))

„Отговорност на въздушните превозвачи в случай на произшествия — Конвенция за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз — Регламент (ЕО) № 2027/97 — Приложно поле — Полет, изпълнен със свръхлеко въздухоплавателно средство с моторна тяга, чийто оператор не притежава оперативен лиценз за извършване на въздухоплавателни услуги — Полет с едно и също място на заминаване и местоназначение, извършен с цел представяне на недвижим имот на евентуален купувач — Регламент (ЕО) № 864/2007 — Член 18 — Пряк иск срещу застрахователя на лицето, чиято отговорност се търси“

I – Въведение

1. Настоящото преюдициално запитване, отправено от Landesgericht Korneubourg (Областен съд, Корнойбург, Австрия), се отнася до определяне на приложимото право по отношение на иск за обезщетяване на частно лице, което пребивава в Австрия, предявен срещу оператор на въздухоплавателно средство и неговия застраховател на гражданската отговорност в резултат на въздушно произшествие, настъпило в Испания.

¹ — Език на оригиналния текст: френски.

2. Това запитване представлява двоен интерес от гледна точка на развитието на правото на Съюза. От една страна, то дава на Съда възможност да уточни съответните граници на приложното поле на Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз², както и на Регламент (ЕО) № 2027/97³, с който се прилага тази конвенция. От друга страна, то дава възможност да се уточни обхватът на член 18 от Регламент (ЕО) № 864/2007⁴, който урежда прекия иск срещу застрахователя на лицето, чиято отговорност се търси.

II – Правна уредба

A – Конвенцията от Монреал

3. Член 1 от Конвенцията от Монреал, озаглавен „Приложно поле“, предвижда в параграфи 1 и 2:

„1. Тази конвенция се прилага за всякакъв международен превоз на хора, багаж или товари, извършван с въздухоплавателно средство срещу възнаграждение. Тя се прилага също и за безвъзмезден превоз с въздухоплавателно средство, извършван от предприятие за въздушен транспорт.

2. Изразът „Международен превоз“ по смисъла на тази конвенция е всеки превоз, при който, съгласно договора между страните, мястото на заминаване и местоназначението, независимо дали има прекъсване на превоза или претоварване, се намират или на териториите на две държави — страни по конвенцията, или на територията само на една държава — страна по конвенцията, ако е договорено място за спиране на територията на друга държава, дори ако тази държава не е държава — страна по конвенцията. Превозът между два пункта на територията само на една държава — страна без договорено място за спиране на територията на друга държава не се счита за международен превоз по смисъла на тази конвенция.

[...]

4. Членове 17 и 21 от Конвенцията от Монреал регламентират обезщетението в случай на смърт или увреждане на пътници.

5. Член 29 от посочената конвенция е формулиран, както следва:

„При превоза на пътници, багаж и товари всяко съдебно дело за обезщетения на каквото и да е основание било по тази конвенция, по договор, при закононарушение или на всяко друго основание може да се заведе само при условията и при съблюдаване на лимитите на отговорност, установени в тази конвенция, без това да предрешава въпроса кои лица имат право да завеждат дело и какви са съответните им права. При всяко такова дело наказателните, назидателните или всякакви други некомпенсационни обезщетения не подлежат на възстановяване“.

2 — Конвенция, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., подписана от Европейската общност на 9 декември 1999 г. и одобрена от нейно име с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 година (ОВ L 194, стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112, наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“). Конвенцията от Монреал влиза в сила по отношение на Общността на 28 юни 2004 г.

3 — Регламент на Съвета от 9 октомври 1997 година относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж (ОВ L 285, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 4, стр. 170), изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 година (ОВ L 140, стр. 2; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 9, стр. 146, наричан по-нататък „Регламент № 2027/97“).

4 — Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 11 юли 2007 година относно приложимото право към извъндоговорни задължения („Рим II“) (ОВ L 199, стр. 40).

6. Член 33 от същата конвенция определя съдилища, компетентни да разглеждат дела за обезщетения на основание на нейните разпоредби.

Б – *Правото на Съюза*

7. Член 1 от Регламент № 2027/97 гласи:

„Настоящият регламент прилага съответните разпоредби на Конвенцията от Монреал относно въздушния превоз на пътници и на техния багаж и установява някои допълнителни разпоредби. Същевременно той разширява приложението на тези разпоредби за въздушните превози, осъществявани на територията на отделна държава членка“.

8. Член 2, параграф 1, буква б) от този регламент предвижда:

„1. По смисъла на настоящия регламент:

[...]

б) „въздушен превозвач на Общността“ е въздушен превозвач, притежател на валиден лиценз за експлоатация, издаден от държава членка съгласно разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 2407/92^[5]“.

9. Член 3, параграф 1 от Регламент № 2027/97 е формулиран, както следва:

„Отговорността на даден въздушен превозвач на Общността по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност“.

10. Извършването на въздухоплавателни услуги в рамките на Европейския съюз от въздушни превозвачи на Съюза се урежда понастоящем от Регламент (ЕО) № 1008/2008⁶.

11. Член 2, точки 4—6 от Регламент № 1008/2008 предвиждат:

„За целите на настоящия регламент:

[...]

4) „въздухоплавателна услуга“ означава полет или серия от полети за превоз на пътници, товари и/или поща срещу възнаграждение и/или срещу наем;

5) „полет“ означава заминаване от определено летище към определено като дестинация летище;

6) „вътрешен полет“ означава полет, който не включва превоз на пътници, поща и/или товари между различни летища или други точки, на които е разрешено кацане“.

5 — Регламент на Съвета от 23 юли 1992 година относно лицензирането на въздушни превозвачи (ОВ L 240, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 2, стр. 76).

6 — Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 година относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, стр. 3). С този регламент се отменя Регламент № 2407/92, считано от 1 ноември 2008 г.

12. Член 3, параграфи 1 и 3 от посочения регламент предвиждат:

„1. На никое предприятие, установено в Общността, не се позволява да извършва въздушен превоз на пътници, поща и/или товари срещу възнаграждение и/или такса, освен ако на предприятието не е предоставен подходящ оперативен лиценз.

[...]

3. Без да се засягат други приложими разпоредби на правото на Общността, националното или международното право, следните категории въздухоплавателни услуги не се подчиняват на изискването за притежаване на валиден оперативен лиценз:

- а) въздухоплавателни услуги, предоставяни от безмоторни и/или свръхлеки въздухоплавателни средства с моторна тяга, и
- б) местни полети“.

13. Член 4 от Регламент „Рим II“ предвижда:

„1. Освен ако не е предвидено друго в настоящия регламент, приложимото право към извъндоговорни задължения, произтичащи от непозволено увреждане, е правото на държавата, в която е настъпила вредата, независимо в коя държава е настъпил вредоносният факт и независимо в коя държава или държави настъпват непреките последици от този факт.

2. Когато обаче и лицето, чиято отговорност се търси, и увреденото лице имат обичайно местопребиваване в една и съща държава към момента на настъпване на вредата, се прилага правото на тази държава.

[...]“.

14. Член 18 от този регламент предвижда:

„Увреденото лице може да предяви иск за обезщетение пряко срещу застрахователя на лицето, чиято отговорност се търси, ако приложимото към извъндоговорното задължение право или приложимото към застрахователния договор право предвижда това“.

III – Спорът в главното производство

15. На 30 август 2010 г. г-жа Prüller-Frey, ищца в главното производство, претърпява произшествие близо до Jerez de la Frontera (Испания) при полет на борда на жирокоптер, пилотиран от собственика му, г-н Preiss. Мястото на заминаване и местоназначението на полета е било летище Medina Sidonia (Испания), а целта му — да се извърши оглед на терен, принадлежащ на г-н Preiss, във връзка с евентуална сделка с този недвижим имот.

16. От акта за преюдициално запитване е видно, че застрахователната полица за гражданска отговорност за въпросния жирокоптер е сключена не от собственика му г-н Preiss, а от г-н Brodnig, в качеството му на държател на въздухоплавателното средство, с германското дружество Аха Versicherung AG. По отношение на застрахователната полица е приложимо германското право и същата предвижда разширена подсъдност в полза на германските съдилища.

17. Освен това от акта за преюдициално запитване е видно, че г-н Brodnig не е предприятие, притежател на лиценз за въздушен превозвач.

18. Г-жа Prüller-Frey има обичайно местопребиваване в Австрия. По време на разглежданите събития г-н Brodnig е обявил местопребиваване както в Австрия, така и в Испания. Видно от преписката обаче, запитващата юрисдикция е по-скоро на мнение, че с оглед на евентуалното приложение на член 4, параграф 2, от Регламент „Рим II“ страните в главното производство не са имали обичайно пребиваване в една и съща държава в момента на произшествието.

19. Г-жа Prüller-Frey предявява пред запитващата юрисдикция иск за обезщетение на понесената поради произшествието вреда на основание солидарната отговорност на ответниците в главното производство.

20. Както е видно от преписката по делото, тя поддържа в исковата молба в главното производство, че австрийските съдилища са компетентни по силата на Регламент (ЕО) № 44/2001⁷ и че по силата на член 4, параграф 2 от Регламент „Рим II“ се прилага австрийското право. Освен това твърди, че съгласно австрийската уредба има право да предяви пряк иск срещу застрахователя.

21. Според г-жа Prüller-Frey Axa Versicherung AG може да бъде привлечено пред австрийския съд като съответник по силата на член 6 от Регламент „Брюксел I“ или член 11 от него, който урежда прекия иск на увреденото лице срещу застрахователя.

22. Ответниците в главното производство оспорват както компетентността на австрийския съд, така и приложимостта на австрийското право, като поддържат, че приложимо е испанското право, както и че сезираният съд не е компетентен. Относно възможността да се предяви пряк иск срещу застрахователя ответниците по главното производство твърдят, че нито германското право, което е приложимо по отношение на застрахователната полица, нито приложимото испанско право позволяват такъв иск при обстоятелствата в главното производство.

23. Видно от удостоверение относно правната уредба, изискано от запитващата юрисдикция, ищцата по главното производство има право да предяви пряк иск срещу застрахователя по силата на испанското право.

24. Макар да изглежда, че нито една от страните в главното производство не се позовава на Конвенцията от Монреал, запитващата юрисдикция има съмнения относно приложимостта ѝ. В този смисъл тя иска да установи режима на отговорност, приложим спрямо фактите в спора по главното производство, ако Конвенцията от Монреал е приложима и в обратната хипотеза.

IV – Преюдициалните въпроси и производството пред Съда

25. При тези обстоятелства Landesgericht Korneuburg решава да спре производството и да отправи до Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Следва ли член 2, параграф 1, букви а) и в) от Регламент [№ 2027/97], член 3, букви в) и ж) от Регламент (ЕО) № 785/2004⁸ и член 1, параграф 1 от Конвенцията [от Монреал] да се тълкуват в смисъл, че претенции за обезщетение, предявени от увредено лице,

⁷ — Регламент на Съвета от 22 декември 2000 година относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела (ОВ L 12, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 19, том 3, стр. 74, наричан по-нататък „Регламент „Брюксел I“). Този регламент е заменен, считано от 10 януари 2015 г., от Регламент (ЕС) № 1215/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2012 година относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела (ОВ L 351, стр. 1), който обаче не се прилага в главното производство по силата на преходните разпоредби, предвидени в член 66 от него.

⁸ — Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 година относно застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства (ОВ L 138, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 14, стр. 3).

- което е било пътник във въздухоплавателно средство, чието място на отлитане и място на кацане е едно и също място на територията на една държава членка, като
- е превозено безвъзмездно от пилота,
- целта на полета е била да се извърши въздушен оглед на недвижимия имот за целите на планирана с пилота сделка с този имот, и
- което в резултат на катастрофата с въздухоплавателното средство претърпява телесно увреждане,

трябва да се преценяват единствено въз основа на член 17 от Конвенцията [от Монреал] и националното право не се прилага?

При утвърдителен отговор на първия въпрос:

- 2) Следва ли член 33 от Конвенцията [от Монреал] и член 67 от Регламент [№ 44/2001] да се тълкуват в смисъл, че компетентността за разглеждане и произнасяне по посочените в първия въпрос претенции за обезщетение трябва да се преценява единствено въз основа на член 33 от Конвенцията [от Монреал]?

При утвърдителен отговор на първия въпрос:

- 3) Следва ли член 29 от Конвенцията [от Монреал] и член 18 от Регламент [„Рим II“] да се тълкуват в смисъл, че не допускат национални разпоредби, които предвиждат пряк иск на посоченото в първия въпрос увредено лице срещу застрахователя на гражданската отговорност на лицето, причинило вредите?

При отрицателен отговор на първия въпрос:

- 4) Следва ли член 7, параграф 1, буква е) от Втора директива [88/357/ЕИО⁹] и член 18 от Регламент [„Рим II“] да се тълкуват в смисъл, че условията за допустимост на прекия иск, предявен от посоченото в първия въпрос увредено лице срещу застрахователя на гражданската отговорност на лицето, причинило вредите, трябва да се преценяват съгласно правото на трета държава, когато:
 - правният ред, който намира приложение съгласно приложимия закон за непозволеното увреждане, предвижда прекия иск в Закона за застрахователните договори, който е част от този правен ред,
 - страните по застрахователния договор изберат правния ред на трета държава,
 - според който се прилага правото на държавата, в която се намира седалището на застрахователя, и
 - правният ред на тази държава също така предвижда прекия иск в Закона за застрахователните договори, който е част от този правен ред?⁹.

⁹ — Втора директива на Съвета от 22 юни 1988 година относно координирането на законовите, подзаконовите и административните разпоредби, отнасящи се до прякото застраховане, различно от животозастраховането, и за формулиране на разпоредби за улесняване на ефективното упражняване на свободата на предоставяне на услуги, и за изменение на Директива 73/239/ЕИО (ОВ L 172, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 197).

26. Актът за преюдициално запитване от 12 май 2014 г. постъпва в секретариата на Съда на 15 май 2014 г. Ищцата в главното производство, австрийското правителство и Европейската комисия представят писмени становища.

27. С мотивирано искане ответниците в главното производство, както и френското правителство, които не са участвали в писмената фаза на производството, заявяват желанието си за провеждане на съдебно заседание. Страните в главното производство и други заинтересовани лица участват в съдебното заседание на 4 март 2015 г.

V – Анализ

28. Припомням, че Конвенцията от Монреал е неразделна част от правния ред на Съюза и Съдът е компетентен да се произнесе по преюдициално запитване относно нейното тълкуване¹⁰.

29. По отношение на исковете за обезщетения, свързани с произшествия, настъпили при въздушен превоз, конвенцията урежда изключително определянето на компетентния съд, както и някои материалноправни аспекти на обезщетенията в случай на смърт или увреждане на пътници. Ако обаче Конвенцията от Монреал не е приложима, определянето на компетентния съд се осъществява съгласно Регламент „Брюксел I“ и компетентният съд разглежда иска за обезщетение, като прилага нормите на националното право, определено от стълкновителните норми.

30. Следователно разглеждането на въпроса за приложимостта на Конвенцията от Монреал трябва да предшества разглеждането на останалите въпроси, поставени от запитващата юрисдикция.

A – По приложимостта на Конвенцията от Монреал (първи въпрос)

31. С първия си преюдициален въпрос запитващата юрисдикция иска да установи по същество дали Конвенцията от Монреал е приложима по главното производство, след като полетът е имал за място на заминаване и местоназначение едно и също летище, разположено на територията на една държава членка, а пътничката е превозена безплатно, за да прелети над терена, принадлежащ на собственика на въздухоплавателното средство, с оглед на евентуална сделка с този недвижим имот.

32. Запитващата юрисдикция отбелязва, че приложимостта на Конвенцията от Монреал по отношение на спорните обстоятелства в главното производство изглежда произтича от факта, че прилагането на Регламент № 2027/97 е разпространено и по отношение на полетите, извършвани в границите на една и съща държава членка. Тя отбелязва също така, че макар настоящата претенция за обезщетение да не е насочена срещу въздушен превозвач — притежател на лиценз, тази претенция се отнася при все това за отговорност, свързана с експлоатацията на въздухоплавателно средство. Регламент № 785/2004 обаче предвижда задължение за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ не само за въздушните превозвачи, но и за операторите на въздухоплавателни средства.

33. Участващите в съдебното заседание ответници в главното производство поддържат с доводи, аналогични на изложените от запитващата юрисдикция, че Конвенцията от Монреал е приложима.

10 — Решение Wucher Helicopter и Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, т. 33 и цитираната съдебна практика).

34. Ищцата в главното производство, австрийското и френското правителство, както и Комисията приемат, макар и по не напълно идентични причини, че Конвенцията от Монреал не е приложима.

35. Френското правителство твърди, че полет, който има едно и също място на заминаване и местоназначение, както е случаят в главното производство, не може да бъде разглеждан като извършен в рамките на „въздушен транспорт“ по смисъла на Конвенцията от Монреал и Регламент № 2027/97. Останалите страни и заинтересовани лица поддържат, че Конвенцията от Монреал не е приложима, като се позовават на факта, че полетът не е извършен от „въздушен превозвач“ по смисъла на Регламент № 1008/2008.

36. Отбелязвам, че Конвенцията от Монреал е приложима съгласно член 1, параграф 1 от нея за всякакъв „международен“^[11] превоз на хора, багаж или товари, извършван с въздухоплавателно средство“.

37. Членове 1 и 3 от Регламент № 2027/97, с които Конвенцията от Монреал се прилага в правния ред на Съюза, разпростират приложението ѝ по отношение на полети, извършени на територията на една-единствена държава членка.

38. Член 3, параграф 1 от Регламент № 2027/97 гласи в тази връзка, че отговорността на даден въздушен превозвач на Съюза се урежда от разпоредбите на Конвенцията от Монреал, без да се прави разграничение между международни и национални полети в рамките на Съюза.

39. Освен това член 2, параграф 1, буква б) от същия регламент определя като „въздушен превозвач на [Съюза]“ притежателя на валиден лиценз за експлоатация, издаден от държава членка съгласно разпоредбите на Регламент № 1008/2008¹².

40. Следователно режимът на отговорност, предвиден от Конвенцията от Монреал, се прилага по отношение на национални полети в рамките на Съюза, когато такива полети са извършени от въздушен превозвач, притежаващ валиден оперативен лиценз по смисъла на Регламент № 1008/2008.

41. Всъщност, видно от съображение 8 от Регламент (ЕО) № 889/2002¹³, разпространето на действието на разпоредбите на Конвенцията от Монреал по отношение на националните полети е обосновано от факта, че създаването на вътрешен пазар на въздушните услуги премахва разграничението между международните и национални превози в рамките на Съюза и оправдава установяването на единен режим на отговорност¹⁴.

42. От акта за преюдициално запитване е видно, че в главното производство г-н Brodnig не разполага с лиценз за въздушен превозвач.

11 — Курсивът е мой.

12 — Този регламент заменя Регламент № 2407/92, считано от 1 ноември 2008 г.

13 — Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 година за изменение на Регламент № 2027/97 (ОВ L 140, стр. 2; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 9, стр. 146). Това изменение настъпва след сключването на Конвенцията от Монреал.

14 — Вж. предложението на Комисията, довело до приемането на Регламент № 889/2002 (СОМ(2000) 340 от 7 юни 2000 г., точка 3 от обяснителния меморандум), както и предложението на Комисията, довело до приемането на Регламент № 2027/97 (СОМ(95) 724 от 20 декември 1995 г., стр. 4). Регламент № 2027/97 предвижда още преди приемането на Конвенцията от Монреал единен режим на отговорност за националните и международни превози в рамките на Общността.

43. Следователно нито разпоредбите на Регламент № 2027/97, нито тези на Конвенцията от Монреал се отнасят до въпросния полет, доколкото става дума за национален полет, който не е извършен от въздушен превозвач, притежаващ лиценз. Следователно въпросната претенция за обезщетение трябва да бъде разгледана само въз основа на приложимото национално право, определено от стълкновителните норми.

44. Освен това отбелязвам, че от обстоятелствата по главното производство е видно, че г-н Brodņig не е бил задължен да разполага с лиценз за въздушен превозвач.

45. В тази връзка член 3, параграф 1 от Регламент № 1008/2008 предвижда, че предприятията, които предоставят услуги за въздушен превоз в рамките на Съюза, са задължени да притежават оперативен лиценз. По силата на член 3, параграф 3, букви а) и б) от същия регламент обаче някои въздухоплавателни услуги са освободени от това изискване. Освобождаването се отнася в частност до „въздухоплавателни[те] услуги, предоставяни от безмоторни и/или свръхлеки въздухоплавателни средства с моторна тяга“ и „местни[те] полети“¹⁵.

46. Такъв е случаят с въпросния полет, разглеждан в главното производство, доколкото става дума за местен полет с едно и също място на заминаване и местоназначение и за свръхлеко въздухоплавателно средство с моторна тяга.

47. С оглед на изложеното считам, че член 1 и член 3, параграф 1 от Регламент № 2027/97 трябва да бъдат тълкувани в смисъл, че разпоредбите на Конвенцията от Монреал не се прилагат по отношение на национален полет, който не е извършен от въздушен превозвач, притежател на оперативен лиценз по смисъла на Регламент № 1008/2008.

Б – По връзката между Конвенцията от Монреал и Регламент „Брюксел I“ (втори въпрос)

48. С оглед на заключението ми по първия въпрос не е необходимо да отговарям на втория и третия преюдициален въпрос, които са зададени само при положение, че Конвенцията от Монреал е приложима.

49. При все това ще ги разгледам накратко, в случай че Съдът приеме, че Конвенцията е приложима.

50. С втория преюдициален въпрос запитващата юрисдикция иска да установи връзката между разпоредбите на член 33 от Конвенцията от Монреал и тези на член 67 от Регламент „Брюксел I“.

51. Припомням, че съгласно посочения член 67 Регламент „Брюксел I“ не засяга приложението на разпоредби, уреждащи компетентността на съдилищата в специфични области, които се съдържат в актове на Съюза или в хармонизирано национално законодателство. Следователно този член предвижда изрично съществуването на особени правила с оглед на правилата за компетентност по смисъла на Регламент „Брюксел I“.

¹⁵ — Член 2, точка 4 от Регламент № 1008/2008 дефинира „въздухоплавателна услуга“ като „полет или серия от полети за превоз на пътници, товари и/или поща [...]“. Освен това член 2, точки 5 и 6 от Регламента правят разграничение между „полет“, а именно услуга, която включва заминаване от определено летище към определено като дестинация *друго* летище, и „вътрешен полет“ — услуга, която не включва превоз на пътници, поща и/или товари между различни летища.

52. Освен това отбелязвам, че член 67 от Регламент „Брюксел I“ визира съдържащ се в акт на правото на Съюза *lex specialis*. Така, за разлика от член 71 от същия регламент — който се отнася до правилата за компетентност на съдилищата, съдържащи се в конвенциите, по които държавите членки са вече страни при влизането в сила на този регламент, и разрешава прилагането им, при условие че не нарушават принципите, на които се основава Регламент „Брюксел I“¹⁶ — в член 67 няма поставени условия.

53. В тази връзка считам, че е трудно да се оспори, че член 33 от Конвенцията от Монреал съставлява *lex specialis*, съдържащ се в правен акт на Съюза, който изключва приложението на общите правила относно компетентността, предвидени в Регламент „Брюксел I“. Това изключване се отнася до въпросите на съдебната компетентност, които са уредени в член 33 от Конвенцията от Монреал.

54. Следва обаче да се провери и дали член 33 се прилага в случай на полет, извършен в границите на една-единствена държава членка.

55. В тази връзка австрийското правителство поддържа, че Конвенцията от Монреал се прилага само по отношение на международните превози и че Регламент № 2027/97 разширява не приложното поле на правилата за компетентност, предвидени в член 33 от Конвенцията, а само това на материалноправните разпоредби.

56. Не съм убеден в правилността на тази позиция.

57. Съгласно член 3, параграф 1 от Регламент № 2027/97 отговорността на даден въздушен превозвач по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от „всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност“.

58. Според мен позоваването се отнася до всички разпоредби на глава III от Конвенцията от Монреал, свързани с отговорността на въздушните превозвачи, включително и до разпоредбите, свързани с правилата за компетентност, включени в член 33 от тази конвенция.

59. Всъщност Регламент № 2027/97 цели да подчини отговорността на въздушните превозвачи на единен режим както за международните, така и за националните превози в рамките на Съюза. Тази цел е довод в подкрепа на широко тълкуване на позоваването в член 3, параграф 1 от този регламент.

60. Всъщност правилата за компетентност са част от глобално решение, предвидено в Конвенцията от Монреал, с което се цели премахване на конкуренцията между закони и юрисдикции и установяване на режим на предвидима отговорност, като се осигури защита на пътниците и се позволи на въздушните превозвачи да управляват по-добре рисковете. От гледна точка на структурата на Конвенцията от Монреал тези норми относно компетентността заедно с материалноправните норми фигурират в глава III от нея, свързана с отговорността на въздушните превозвачи и с размера на обезщетението за вреди.

61. Освен това, както става ясно от настоящото дело, тясното преплитане на икономическите отношения в рамките на общия пазар означава, че един спор, макар и възникнал в резултат на произшествие, настъпило при национален полет, може лесно да придобие трансгранично измерение. Това съображение оправдава прилагането на единни норми за компетентност по отношение на отговорността, свързана с национални и международни полети в рамките на Съюза.

16 — Вж. решения TNT Express Nederland (C-533/08, EU:C:2010:243, т. 49), Nipponkoa Insurance Co. (Europe) (C-452/12, EU:C:2013:858, т. 36) и Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145, т. 38).

62. Поради това считам, че ако според Съда Конвенцията от Монреал и Регламент № 2027/97 са приложими в главното производство, компетентната юрисдикция, която трябва да се произнесе по спора в главното производство, би трябвало да бъде определена съгласно член 33 от посочената конвенция.

В – По връзката между Конвенцията от Монреал и член 18 от Регламент „Рим II“ (трети въпрос)

63. С третия си въпрос запитващата юрисдикция иска да установи по същество дали член 29 от Конвенцията от Монреал се противопоставя на национална разпоредба, която предвижда пряк иск на увредената страна срещу застрахователя на въздушния превозвач.

64. Припомням, че този въпрос е релевантен само ако обратно на позицията, която защитавам, Съдът приеме, че Конвенцията от Монреал се прилага при обстоятелства като тези по главното производство.

65. Запитващата юрисдикция тръгва от хипотезата, че ако Конвенцията от Монреал урежда изчерпателно исквете за обезщетение във връзка с въздушен превоз, то предвиден в националното право пряк иск не може да бъде предявен.

66. Припомням, че член 29 от Конвенцията от Монреал прогласява нормата за изключителния характер на предвидения в нея режим на отговорност, като посочва, че всяко съдебно дело за обезщетение по силата на конвенцията може да се заведе само при условията и при съблюдаване на лимитите на отговорност, установени в нея.

67. Отбелязвам обаче, че Конвенцията от Монреал урежда само отговорността на въздушния превозвач, но не и задълженията на застрахователя на гражданската отговорност.

68. Следователно тази конвенция не оказва никакво въздействие върху националноправните разпоредби, които дават на увреденото лице право да предяви пряк иск срещу застрахователя на въздушен превозвач, чиято отговорност се търси.

69. Освен това член 29 от Конвенцията от Монреал е приложим, „без това да предрешава въпроса кои лица имат право да завеждат дело и какви са съответните им права“. За правото на увреденото лице да предяви иск срещу застрахователя във всички случаи е без значение член 29, съдържащ споменатата норма относно изключителния характер.

70. Следователно, когато отговорността на въздушния превозвач е уредена в разпоредбите на Конвенцията от Монреал, увреденото лице има право да предяви пряк иск срещу застрахователя на превозвача, ако приложимият правов ред съгласно съдържащата се в член 18 от Регламент „Рим II“ алтернатива предвижда такова право. Това право може да бъде предвидено от приложимото към застрахователния договор право или от приложимото към извъндоговорното задължение право, когато не се прилага Конвенцията от Монреал. С други думи, Конвенцията от Монреал не оказва въздействие върху приложимостта на двете хипотези, предвидени в член 18 от Регламент „Рим II“.

Г – По условията за предявяване на пряк иск от страна на увреденото лице срещу застрахователя (четвърти въпрос)

71. С четвъртия си преюдициален въпрос запитващата юрисдикция иска да установи по същество дали член 18 от Регламент „Рим II“ позволява предявяването на пряк иск от увреденото лице срещу застрахователя, когато такъв иск е предвиден от приложимото към извъндоговорното задължение право, но страните по застрахователния договор са определили друг приложим правов ред.

72. Всъщност от акта за преюдициално запитване следва, че Landesgericht Korneuburg е по-скоро на мнение, че по силата на член 4, параграф 1 от Регламент „Рим II“ отговорността на г-н Brodnig е уредена от правото на държавата, в която е настъпила вредата (*lex loci damni*), а именно в конкретния случай от испанското право¹⁷. Съгласно удостоверението относно правната уредба, изискано от запитващата юрисдикция, испанското право предвижда възможността увреденото лице да предяви пряк иск срещу застрахователя при обстоятелствата по главното производство.

73. Запитващата юрисдикция отбелязва обаче, че за застрахователния договор страните по него са избрали германското право. Тя подчертава значението на принципа на свободен избор на приложимо право, който е възможен при застрахователните договори за т.нар. големи рискове, включително гражданска отговорност, произтичаща от използването на въздухоплавателни средства¹⁸. Според запитващата юрисдикция положението на увреденото лице не може да бъде по-благоприятно от това на застрахованото. След като страните по застрахователния договор са избрали той да се урежда съгласно германското право, този техен избор би следвало да има за последица, че увреденото лице не може да се ползва от правото на пряк иск срещу застрахователя по силата на испанското право.

74. Струва ми се, че това съображение почива на неточно допускане.

75. Член 18 от Регламент „Рим II“ не съставлява стълкновителна норма с оглед приложимото материално право за определяне на задължението на застрахователя или на лицето, чиято отговорност се търси. Единствената цел на този член е да определи приложимото право по въпроса дали пострадалият може да предяви пряк иск срещу застрахователя и не се отнася до обхвата на задълженията на застрахователя или на лицето, чиято отговорност се търси.

76. По силата на същия този член 18 правото на пряк иск съществува, когато е предвидено от приложимото към извъндоговорното задължение или към застрахователния договор право.

17 — Отбелязвам, че макар в съдебното заседание ищцата в главното производство да заявява, че на този етап не би могло да се изключи, че по силата на член 4, параграф 2 от регламент „Рим II“ е приложимо австрийското право, компетентна да се произнесе по този въпрос е единствено националната юрисдикция.

18 — „Големите рискове“ са предвидени в член 5, буква г) от Първа директива 73/239/ЕИО на Съвета от 24 юли 1973 година относно координирането на законите, подзаконовите и административните разпоредби относно достъпа до и упражняването на пряка застрахователна дейност, различна от животозастраховане (ОВ L 228, стр. 3; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 14), сред които е и гражданска отговорност, произтичаща от използването на въздухоплавателни средства, като този риск попада в клас 11, буква А от приложението към директивата (вж. член 7, параграф 1, буква е) от Директива 88/357).

77. Независимо от въпроса за самото съществуване на правото да се предяви пряк иск и съответно — за условията и реда на предявяването му¹⁹, задължението на застрахователя се урежда от приложимото към застрахователния договор право. В тази връзка посоченият член 18 не оказва въздействие върху избора на приложимо право, направен от страните по застрахователния договор.

78. Освен това от формулировката на член 18 от Регламент „Рим II“ е видно, че става дума за привръзка с алтернативна структура в смисъл, че е достатъчно едно от посочените законодателства да предвижда възможността за пряк иск.

79. Това съображение се прилага независимо от факта, че приложимото към застрахователния договор право произтича от избора на страните по договора или от приложението на съдебноправните норми, предвидени в Регламент № 593/2008²⁰.

80. Следователно пострадалият може да предяви пряк иск срещу застраховател, когато тази възможност произтича или от приложимото към извъндоговорното задължение право, или от приложимото към застрахователния договор право, независимо дали това право е било избрано от страните по застрахователния договор или определено съгласно съдебноправните норми, съдържащи се в Регламент „Рим I“.

81. Това тълкуване напълно се потвърждава от обяснителния меморандум в рамките на законодателното предложение, довело до приемането на Регламент „Рим II“²¹. Съгласно предложението съответната съдебноправна норма определя приложимото право, съгласно което се определя дали увреденото лице има право да предяви пряк иск срещу застрахователя. Във всички случаи обхватът на задълженията на застрахователя се определя от приложимото към застрахователния договор право.

82. Също така е видно от научните инициативи, предшестващи това законодателно предложение, и по-специално от предложението за конвенция „Рим II“, подготвено от Европейската група за международно частно право (GEDIP)²², че въпросната норма, възприета в предложението за конвенция „Рим II“ без съществени изменения, предвижда специална привръзка за прекия иск на увреденото лице срещу застрахователя, включително евентуалните граници, засягащи упражняването на това право. Обхватът на задълженията на застрахователя обаче се определя от приложимото към застрахователния договор право. Освен това от посочения коментар се установява ясно, че става дума за алтернативно правило.

83. Като се има предвид, че член 18 от Регламент „Рим II“ въвежда алтернативно правило, в случая ищцата в главното производство може да предяви пряк иск срещу застрахователя, ако тази възможност произтича от приложимото към извъндоговорното задължение испанско право, независимо от предвиденото в германската правна уредба, приложима за застрахователния договор.

19 — Отбелязвам все пак, че въпросът дали тази съдебноправна норма се отнася не само до възможността за предявяване на пряк иск, но и до евентуалните условия, ред и ограничения в това отношение, се обсъжда в доктрината. Вж. *Żarnowiec*, Ł. „Zobowiązania pozaumowne. Bezpośrednie powództwo przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej“ в *System prawa prywatnego*, t. 20B, *Prawo prywatne międzynarodowe*, Warszawa, CH Beck, Instytut Nauk Prawnych PAN, 2015, p. 872; *Fras*, M. et *Pacula*, K. „Umowa ubezpieczenia obowiązkowego w prawie prywatnym międzynarodowym“ в *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*. Toruń, 2014, p. 177; *Dickinson* A. *The Rome II Regulation: The Law Applicable to Non-contractual Obligations*, Oxford, OUP, 2008, p. 610.

20 — Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 година относно приложимото право към договорни задължения (Рим I) (ОВ L 177, стр. 6).

21 — Вж. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно приложимото право към извъндоговорни задължения („Рим II“) (COM(2003) 427 окончателен от 22 юли 2003 година, стр. 27) във връзка с член 14 от предложението за регламент.

22 — Вж. коментар на член 6 от предложението за конвенция „Рим II“, *Fallon*, M., „Commentaire de la proposition pour une convention européenne sur la loi applicable aux obligations non contractuelles“, Европейска група по международно частно право, срещи в Хага от 26 до 28 септември 1997 г. и в Люксембург от 25 до 27 септември 1998 г., *Revue belge de droit international*, 1997/2, стр. 696.

84. Това решение не противоречи на свободата на договаряне на страните по договора, които могат свободно да изберат приложимото във връзка с него право. Този избор не следва да уврежда правата на трети лица, нито на увреденото лице²³.

85. Отбелязвам, че член 18 от Регламент „Рим II“ предвижда разпоредба, която защитава интересите на увреденото лице, като му предоставя възможността да се ползва от най-благоприятния режим от гледна точка на правото на пряк иск срещу застрахователя²⁴. Освен това законодателят вече е отчел интересите на застрахователя, като е ограничил основанията за предявяването на пряк иск до двата закона, чието приложение застрахователят може легитимно да очаква, а именно приложимото към извъндоговорното задължение право, от една страна, и към застрахователния договор, от друга²⁵.

86. Следователно изборът на приложимото право, направен по общо съгласие на застрахованото лице и застрахователя, не може да доведе до възпрепятстване на увреденото лице да упражни правото си на пряк иск, когато това право произтича от приложимото към извъндоговорното задължение право.

87. С оглед на изложеното считам, че член 18 от Регламент „Рим II“ трябва да се тълкува в смисъл, че е възможно увреденото лице да предяви пряк иск срещу застрахователя на лицето, чиято отговорност се търси, когато това е предвидено от приложимото към извъндоговорното задължение право, независимо от това, което предвижда избраното от страните приложимо към застрахователния договор право.

VI – Заключение

88. С оглед на изложените съображения предлагам на Съда да отговори на поставените от Landesgericht Korneuburg преюдициални въпроси, както следва:

- 1) Член 1 и член 3, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 година относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж, изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 г., трябва да се тълкуват в смисъл, че разпоредбите на Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., подписана от Европейската общност на 9 декември 1999 г. и одобрена от нейно име с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 година, не се прилагат по отношение на национален полет, който не е извършен от въздушен превозвач, притежател на оперативен лиценз по смисъла на Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 година относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността.

23 — Класическо положение относно свободата на избор на приложимото към извъндоговорно задължение право е изрично предвидено в член 14, параграф 2 от Регламент „Рим II“. Ако нито приложимото към застрахователния договор право, нито обичайно приложимото към извъндоговорното задължение право допускат пряк иск, пострадалият не би могъл да предяви такъв иск срещу застрахователя, независимо от това, че той е допустим съгласно правото, договорено между пострадалия и лицето, чиято отговорност се търси.

24 — Следва да се припомни, че при застрахователни спорове пострадалият, който предявява иск срещу застрахователя, може да се разглежда като слаба страна. Вж. решение ВБО Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, т. 28). Това съображение е основание за предоставянето на право на пряк иск на увредено лице срещу застрахователя при пътнотранспортните произшествия (вж. член 3 от Директива 2000/26/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 май 2000 година за сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховане на гражданската отговорност във връзка с използването на моторни превозни средства и за изменение на Директиви 73/239/ЕИО и 88/357/ЕИО на Съвета (Четвърта директива за автомобилното застраховане) (ОВ L 181, стр. 65; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 4, стр. 3).

25 — Вж. Предложение за регламента COM(2003) 427 окончателен, стр. 27.

- 2) Член 18 от Регламент (ЕО) № 864/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 11 юли 2007 година относно приложимото право към извъндоговорни задължения („Рим II“) трябва да се тълкува в смисъл, че е възможно увреденото лице да предяви пряк иск срещу застрахователя на лицето, чиято отговорност се търси, когато това е предвидено в приложимото към извъндоговорното задължение право, независимо от това, което е предвидено в избраното от страните приложимо към застрахователния договор право.