



Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
M. SZPUNAR
fremsat den 20. maj 2015¹

Sag C-240/14

**Eleonore Prüller-Frey
mod
Norbert Brodnig,
Axa Versicherung AG**

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Landesgericht Korneuburg (Østrig))

»Luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker — konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring — forordning (EF) nr. 2027/97 — anvendelsesområde — flyvning foretaget i et ultralet, motordrevet luftfartøj, hvis bruger ikke er indehaver af en licens — flyvning, hvis afgang- og landingssted er samme sted, og som er foretaget med det formål at fremvise en ejendom til en eventuel køber — forordning (EF) nr. 864/2007 — artikel 18 — direkte søgsmål mod forsikringsgiver for den person, der har handlet ansvarspådragende«

I – Indledning

1. Den foreliggende anmodning om præjudiciel afgørelse, der er indgivet af Landesgericht Korneuburg (regional domstol i Korneuburg, Østrig), vedrører afgørelsen af, hvilken lov der finder anvendelse på et erstatningskrav, der er fremsat af en borger, som er bosiddende i Østrig, mod brugeren af et luftfartøj og dennes ansvarsforsikringsgiver efter en luftfartsulykke, der fandt sted i Spanien.

2. Denne anmodning er interessant på to punkter med hensyn til udviklingen i EU-retten. For det første giver den Domstolen mulighed for at præcisere grænserne for anvendelsesområdet for henholdsvis konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring² såvel som forordning (EF) nr. 2027/97³, som gennemfører denne konvention. For det andet gør den det muligt at præcisere rækkevidden af artikel 18 i forordning nr. 864/2007⁴, der omfatter direkte søgsmål mod forsikringsgiver for den person, der har handlet ansvarspådragende.

1 — Originalsprog: fransk.

2 — Konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring udfærdiget i Montreal den 28.5.1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9.12.1999 og godkendt på Fællesskabets vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5.4.2001 (EFT L 194, s. 38). Montrealkonventionen trådte for så vidt angår Fællesskabet i kraft den 28.6.2004.

3 — Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9.10.1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage (EFT L 285, s. 1), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13.5.2002 (EFT L 140, s. 2, herefter »forordning nr. 2027/97«).

4 — Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 864/2007 af 11.7.2007 om lovvalgsregler for forpligtelser uden for kontrakt (»Rom II«) (EFT L 199, s. 40).

II – Retsforskrifter

A – *Montrealkonventionen*

3. Montrealkonventionens artikel 1, stk. 1 og 2, med overskriften »Anvendelsesområde« fastsætter:

»1. Denne konvention gælder al international lufttransport af personer, bagage eller gods mod betaling. Den gælder også gratis lufttransport, som udføres af et luftfartsselskab.

2. I denne konvention forstås ved »international transport« enhver transport, hvis afgang- og bestemmelsessted, uanset om transporten afbrydes eller omlades, efter aftale mellem parterne ligger på to forskellige kontraherende staters territorium eller på en enkelt kontraherende stats territorium, hvis der foretages en aftalt mellemlanding på en anden stats territorium, selv om denne stat ikke er kontraherende part. Transport mellem to punkter på den samme kontraherende stats territorium uden aftalt mellemlanding på en anden stats territorium er ikke international transport i denne konventions betydning.

[...]«

4. Montrealkonventionens artikel 17 og 21 fastsætter bestemmelser for erstatning i tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst.

5. Den nævnte konventions artikel 29 har følgende ordlyd:

»Erstatningssager i forbindelse med transport af passagerer, bagage og gods kan, uanset om de rejses i henhold til denne konvention, til en kontrakt, som erstatningsretligt søgsmål eller på anden måde, kun anlægges på grundlag af denne konventions betingelser og erstatningsgrænser, uanset hvem der har ret til at anlægge sag og uanset vedkommendes rettigheder. I sådanne sager kan der ikke tilkendes bod eller andre former for økonomisk oprejsning ud over den normale erstatning.«

6. Samme konventions artikel 33 fastsætter, hvilke domstole der har kompetence til at afgøre sager om ansvar i forbindelse med nævnte konvention.

B – *EU-retlige retsforskrifter*

7. Artikel 1 i forordning nr. 2027/97 bestemmer:

»Denne forordning gennemfører Montrealkonventionens bestemmelser om luftbefordring af passagerer og deres bagage og fastsætter visse supplerende bestemmelser. Den udvider også disse bestemmelsers gyldighed til at omfatte lufttransport inden for én medlemsstat.«

8. Forordningens artikel 2, stk. 1, litra b), bestemmer:

»1. I denne forordning forstås ved:

[...]

b) »EF-luftfartsselskab«: et luftfartsselskab med gyldig operativ godkendelse udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning [(EØF)] nr. 2407/92 [⁵].«

5 — Rådets forordning af 23.7.1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (EFT L 240, s. 1).

9. Artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 2027/97 har følgende ordlyd:

»Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar.«

10. Driften af lufttrafiktjenester inden for Den Europæiske Union af EU-luftfartsselskaber er nu reguleret i forordning (EF) nr. 1008/2008⁶.

11. Artikel 2, nr. 4)-6), i forordning nr. 1008/2008 bestemmer:

»I denne forordning forstås ved:

[...]

4) »trafikflyvning«: en flyvning eller en række flyvninger med transport af passagerer, fragt og/eller post mod vederlag og/eller lejeafgift

5) »flyvning«: en afgang fra en nærmere angivet lufthavn til en nærmere angivet bestemmelseslufthavn

6) »lokalflyvning«: en flyvning, der ikke indebærer transport af passagerer, post og/eller fragt mellem forskellige lufthavne eller andre autoriserede landingspladser.«

12. Nævnte forordnings artikel 3, stk. 1 og 3, bestemmer:

»1. Intet foretagende, der er etableret i Fællesskabet, må udøve lufttransport med passagerer, post og/eller fragt mod vederlag og/eller lejeafgift, medmindre det har fået udstedt den dertil nødvendige licens.

[...]

3. Uden at dette berører andre gældende bestemmelser i fællesskabslovgivningen eller national eller international lovgivning, er følgende typer trafikflyvning ikke underlagt kravet om en gyldig licens:

- a) trafikflyvning, der udføres med ikke-motorfremdrevne luftfartøjer og/eller ultralette motorfremdrevne luftfartøjer, og
- b) rundflyvninger.«

13. Rom II-forordningens artikel 4 bestemmer:

»1. Medmindre andet er fastsat i denne forordning, anvendes på en forpligtelse uden for kontrakt, der udspringer af en skadevoldende handling, loven i det land, hvor skaden indtræder, uanset i hvilket land den skadevoldende begivenhed fandt sted, og uanset i hvilket land eller hvilke lande de indirekte følger af denne begivenhed indtræder.

2. Har den påstået ansvarlige og den skadelidte sædvanligt opholdssted i samme land på det tidspunkt, hvor skaden indtræder, anvendes det pågældende lands lov.

[...]«

6 — Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 24.9.2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293, s. 3). Denne forordning ophævede forordning nr. 2407/92 med virkning fra den 1.11.2008.

14. Forordningens artikel 18 bestemmer:

»Den skadelidte kan rejse krav direkte mod den erstatningsansvarliges forsikringsgiver, hvis der er hjemmel herfor i den lov, der skal anvendes på forpligtelsen uden for kontrakt, eller i den lov, der skal anvendes på forsikringsaftalen.«

III – Tvisten i hovedsagen

15. Den 30. august 2010 var Eleonore Prüller-Frey, som er sagsøger i hovedsagen, ude for en ulykke i nærheden af Jerez de la Frontera (Spanien) under en flyvning om bord på en gyrokopter, der blev fløjet af dennes ejer, Felix Preiss. Flyvningen havde lufthavnen Medina Sidonia (Spanien) som afgang- og landingssted, og formålet med flyvningen var at besigtige en ejendom, der tilhørte Felix Preiss, med henblik på en eventuel ejendomshandel.

16. Som det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, var den ansvarsforsikringsaftale, der dækkede den pågældende gyrokopter, ikke blevet tegnet af dens ejer, Felix Preiss, men af Norbert Brodnig i sin egenskab af bruger af luftfartøjet hos Axa Versicherung AG, der er et tysk selskab. Denne forsikringsaftale er omfattet af tysk ret og indeholder en værnetingsaftale til fordel for de tyske retter.

17. Det fremgår desuden af forelæggelsesafgørelsen, at Norbert Brodnig ikke er et selskab, der er indehaver af en luftfartslicens.

18. Eleonore Prüller-Frey har sit sædvanlige opholdssted i Østrig. På tidspunktet for de faktiske omstændigheder havde Norbert Brodnig oplyst at være bosiddende såvel i Østrig som i Spanien. Det fremgår imidlertid af sagsakterne, at den forelæggende ret lægger til grund, at parterne i hovedsagen ikke havde deres sædvanlige opholdssted i samme land på tidspunktet for ulykken med henblik på en eventuel anvendelse af Rom II-forordningens artikel 4, stk. 2.

19. Eleonore Prüller-Frey har anlagt sag ved den forelæggende ret med påstand om, at de sagsøgte i hovedsagen pålægges at betale erstatning in solidum for den skade, hun har lidt som følge af ulykken.

20. Som det fremgår af sagsakterne, gør sagsøger i tvisten i hovedsagen gældende, at de østrigske domstole har kompetence på grundlag af forordning (EF) nr. 44/2001⁷, og at den østrigske lovgivning finder anvendelse i medfør af Rom II-forordningens artikel 4, stk. 2. Derudover hævder hun at have ret til at rejse krav direkte mod forsikringsgiveren på grundlag af østrigsk ret.

21. Ifølge Eleonore Prüller-Frey kan Axa Versicherung AG sagsøges ved den østrigske retsinstant som medsagsøgt i henhold til enten Bruxelles I-forordningens artikel 6 eller dennes artikel 11 vedrørende skadelidtes direkte krav mod forsikringsgiveren.

22. De sagsøgte i hovedsagen har bestridt såvel den østrigske domstols kompetence som anvendelsen af østrigsk ret, idet de gør gældende, at den ret, der finder anvendelse, er spansk ret, og at den retsinstant, som sagen er anlagt ved, ikke har kompetence. Hvad angår muligheden for at anlægge sag direkte mod forsikringsgiveren har de sagsøgte i hovedsagen gjort gældende, at hverken tysk ret, som forsikringsaftalen er underlagt, eller spansk ret, der finder anvendelse, giver adgang til et sådant søgsmål under de i hovedsagen foreliggende omstændigheder.

⁷ — Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22.12.2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område (EFT 2001 L 12, s. 1, herefter »forordning Bruxelles I«). Denne forordning er fra den 10.1.2015 blevet erstattet af Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 1215/2012 af 12.12.2012, om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område (EUT L 351, s. 1), der i henhold til overgangsbestemmelserne i forordningens artikel 66 imidlertid ikke finder anvendelse i hovedsagen.

23. Derimod fremgår det af en sagkyndig erklæring, som den forelæggende ret har indhentet, at sagsøgeren i hovedsagen kan anlægge et direkte søgsmål mod forsikringsgiveren i henhold til spansk ret.

24. Selv om ingen af parterne i hovedsagen synes at have påberåbt sig Montrealkonventionen, er den forelæggende ret imidlertid i tvivl om, hvorvidt denne konvention finder anvendelse. Retten ønsker således oplysning om den ansvarsordning, der gælder med hensyn til de faktiske omstændigheder i tvisten i hovedsagen, både for det tilfælde, at Montrealkonventionen finder anvendelse, og for det tilfælde, at den ikke gør det.

IV – De præjudicielle spørgsmål og retsforhandlingerne ved Domstolen

25. På denne baggrund har Landesgericht Korneuburg besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal artikel 2, stk. 1, litra a) og c), i forordning [nr. 2027/97], artikel 3, litra c) og g), i forordning [(EF) nr. 785/2004⁸] samt artikel 1, stk. 1, i Montrealkonventionen fortolkes således, at erstatningskravet for en skadelidt

- som var passager i et luftfartøj, hvis afgang- og landingssted var samme sted i en medlemsstat
- som blev transporteret vederlagsfrit af piloten
- hvor flyvningens formål var at besigtige en ejendom, for hvilken der sammen med piloten var planlagt en ejendomshandel, fra luften, og
- som blev kvæstet ved luftfartøjets styrt,

udelukkende skal vurderes i henhold til artikel 17 i [Montrealkonventionen], og at national lovgivning ikke finder anvendelse?

Dersom det første spørgsmål besvares bekræftende:

2) Skal artikel 33 i Montreal[konventionen] og artikel 67 i forordning [nr. 44/2001] fortolkes således, at kompetencen til at behandle og træffe afgørelse om de i spørgsmål 1.) nævnte erstatningskrav udelukkende vurderes i henhold til artikel 33 i Montreal[konventionen]?

Dersom det første spørgsmål besvares bekræftende:

3) Skal artikel 29 i Montreal[konventionen] og artikel 18 i [Rom II-forordningen] fortolkes således, at de er til hinder for nationale bestemmelser, som gør det muligt for den i [det første] spørgsmål [...] nævnte skadelidte at gøre sit krav gældende direkte over for skadevolderens ansvarsforsikringselskab?

8 — Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 21.4.2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører (EUT L 138, s. 1).

Såfremt det første spørgsmål besvares benægtende:

- 4) Skal artikel 7, stk. 1, litra f), i [det] andet direktiv [88/357/EØF⁹] og artikel 18 i [Rom II-forordningen] fortolkes således, at forudsætningerne for det af den i [det første] spørgsmål [...] nævnte skadelidtes direkte søgsmål mod skadevolderens ansvarsforsikringselskab skal vurderes efter lovgivningen i et tredjeland, hvis
- den lovgivning, der finder anvendelse i henhold til deliktstatuttet, i sin lov om forsikringsaftaler giver mulighed for et direkte søgsmål
 - forsikringsaftalens parter foretager et lovvalg til fordel for lovgivningen i et tredjeland
 - ifølge hvilken lovgivningen i den stat, hvor forsikringselskabet har hjemsted, finder anvendelse, og
 - lovgivningen i dette land ligeledes giver mulighed for et direkte søgsmål i sin lov om forsikringsaftaler?«

26. Forelæggelsesafgørelsen, der er dateret den 12. maj 2014, indgik til Domstolens Justitskontor den 15. maj 2014. Sagsøgeren i hovedsagen, den østrigske regering og Europa-Kommissionen har indgivet skriftlige indlæg.

27. Der er blevet indgivet begrundet anmodning om afholdelse af et retsmøde af såvel de sagsøgte i hovedsagen som den franske regering, der ikke deltog i den skriftlige forhandling. Parterne i hovedsagen og de øvrige berørte deltog i retsmødet, der blev afholdt den 4. marts 2015.

V – Analyse

28. Jeg minder om, at Montrealkonventionen er en integreret del af Unionens retsorden, således at den udgør en retsakt, som Domstolen har kompetence til at fortolke præjudicielt¹⁰.

29. For så vidt angår erstatningssøgsmål, der er forbundet med ulykker, som er sket under en lufttransport, regulerer denne konvention udtømmende fastlæggelsen af, hvilken domstol der er kompetent, samt visse materielle aspekter ved erstatningen i tilfælde af passagerens død eller tilskadekomst. Såfremt Montrealkonventionel derimod ikke finder anvendelse, foretages fastlæggelsen af, hvilken domstol der har kompetence, i overensstemmelse med Bruxelles I-forordningen, og den kompetente domstol prøver erstatningskravet under anvendelse af de bestemmelser i den nationale lovgivning, der er udpeget i henhold til lovvalgsreglerne.

30. Det skal derfor først afgøres, om Montreal-konventionen finder anvendelse, før de øvrige spørgsmål, som den forelæggende ret har stillet, skal vurderes.

9 — Rådets andet direktiv af 22.6.1988 om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende direkte forsikringsvirksomhed bortset fra livsforsikring, om fastsættelse af bestemmelser, der kan lette den faktiske gennemførelse af den frie udveksling af tjenesteydelser, og om ændring af direktiv 73/239 /EØF (EFT L 172, s. 1).

10 — Dom Wucher Helicopter og Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, præmis 33 og den deri nævnte retspraksis).

A – Spørgsmålet, om Montrealkonventionen finder anvendelse (det første spørgsmål)

31. Med sit første præjudicielle spørgsmål ønsker den forelæggende ret i det væsentlige oplyst, om Montrealkonventionen finder anvendelse på tvisten i hovedsagen, når flyvningens afgang- og landingssted var den samme lufthavn, der befandt sig på en medlemsstats område, og passageren blev transporteret gratis med det formål at flyve hen over den ejendom, der tilhørte luftfartøjets ejer med henblik på en ejendomshandel.

32. Den forelæggende ret har anført, at anvendelsen af Montrealkonventionen på de faktiske omstændigheder i hovedsagen efter rettens opfattelse følger af den omstændighed, at anvendelsen af forordning nr. 2027/97 er blevet udvidet til også at gælde flyvninger foretaget inden for én enkelt medlemsstat. Retten har ligeledes bemærket, at selv om det foreliggende erstatningskrav ikke er rettet imod et luftfartsselskab, der er indehaver af en operativ godkendelse til luftfart, vedrører dette krav ikke desto mindre det ansvar, der er forbundet med anvendelsen af et luftfartøj. Forordning nr. 785/2004 kræver således, at ikke alene luftfartsselskaber, men også luftfartøjsoperatører skal tegne en ansvarsforsikring.

33. De sagsøgte i hovedsagen, der deltog i retsmødet, har på grundlag af en argumentation svarende til den af den forelæggende ret fremførte, gjort gældende, at Montrealkonventionen finder anvendelse.

34. Sagsøgeren i hovedsagen og den østrigske og franske regering samt Kommissionen er – om end af lidt forskellige årsager – af den opfattelse, at Montrealkonventionen ikke finder anvendelse.

35. Den franske regering har gjort gældende, at en flyvning, der har samme afgang- og landingssted, således som det er tilfældet med den i hovedsagen omhandlede flyvning, ikke kan anses for at være foretaget i forbindelse med »lufttransport« i den forstand, hvori dette udtryk er anvendt i Montrealkonventionen og i forordning nr. 2027/97. Hvad angår de øvrige parter og berørte har disse gjort gældende, at Montrealkonventionen ikke finder anvendelse, idet de støtter sig på den omstændighed, at flyvningen ikke blev foretaget af et »luftfartsselskab« som omhandlet i forordning nr. 1008/2008.

36. Jeg bemærker, at Montrealkonventionen i medfør af dennes artikel 1, stk. 1, gælder al »international [¹¹] lufttransport af personer, bagage eller gods«.

37. Artikel 1 og 3 i forordning nr. 2027/97, der gennemfører Montrealkonventionen i Unionens retsorden, udvider konventionens anvendelse til flyvninger, der er foretaget på én enkelt medlemsstats område.

38. Artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 2027/97 bestemmer i denne forbindelse, at et EU-luftfartsselskabs erstatningsansvar er underlagt bestemmelserne i Montrealkonventionen uden at sondre mellem internationale og nationale flyvninger inden for Unionen.

39. Desuden definerer denne forordnings artikel 2, stk. 1, litra b), et »[EF-]luftfartsselskab« som omfattende en person, som er indehaver af en gyldig operativ godkendelse udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning nr. 1008/2008¹².

40. Det fremgår heraf, at den forsikringsordning, der er fastlagt i Montrealkonventionen, finder anvendelse på nationale flyvninger inden for Unionen, når sådanne flyvninger foretages af et luftfartsselskab, der er indehaver af en gyldig licens til lufttransport som omhandlet i forordning nr. 1008/2008.

11 – Min fremhævelse.

12 – Denne forordning erstattede forordning nr. 2407/92 med virkning fra den 1.11.2008.

41. Som det fremgår af ottende betragtning til forordning (EF) nr. 889/2002¹³, er udvidelsen af Montrealkonventionens bestemmelser til at omfatte nationale flyvninger nemlig begrundet i den omstændighed, at oprettelsen af det indre marked for luftfart udviskede sondringen mellem national og international transport inden for Unionen og gjorde det hensigtsmæssigt at indføre den samme erstatningsansvarsordning¹⁴.

42. I tvisten i hovedsagen fremgår det imidlertid af forelæggelsesafgørelsen, at Norbert Brodnig ikke var indehaver af en luftfartslicens.

43. Den pågældende flyvning er derfor hverken omfattet af bestemmelserne i forordning nr. 2027/97 eller af bestemmelserne i Montrealkonventionen, idet der er tale om en national flyvning, der ikke blev foretaget af et luftfartsselskab, der er indehaver af en licens. Heraf følger det, at det pågældende erstatningskrav udelukkende skal bedømmes på grundlag af anvendelig national ret, der er udpeget i henhold til lovvalgsreglerne.

44. Jeg bemærker desuden, at det fremgår af de faktiske omstændigheder i hovedsagen, at Norbert Brodnig ikke var forpligtet til at have en luftfartslicens.

45. I denne henseende bestemmer artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 1008/2008, at foretagender, der driver lufttransport inden for Unionen, er forpligtede til at have en licens. I henhold til denne forordnings artikel 3, stk. 3, litra a) og b), er bestemte typer trafikflyvning ikke desto mindre ikke underlagt dette krav. Denne undtagelse gælder navnlig for »trafikflyvning, der udføres med ikke-motorfremdrevne luftfartøjer og/eller ultralette motorfremdrevne luftfartøjer« og »rundflyvninger«¹⁵.

46. Dette er tilfældet for den i hovedsagen omhandlede flyvning, idet der er tale om en rundflyvning, der har samme afgang- og landingssted, og idet det pågældende luftfartøj er ultralet og motordrevet.

47. I lyset af det ovenstående er jeg af den opfattelse, at artikel 1 og artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 2027/97 skal fortolkes således, at bestemmelserne i Montrealkonventionen ikke finder anvendelse på en national flyvning, der ikke gennemføres af et luftfartsselskab, der er indehaver af en licens som omhandlet i forordning nr. 1008/2008.

B – Om forbindelsen mellem Montrealkonventionen og Bruxelles I-forordningen (det andet spørgsmål)

48. Henset til min konklusion vedrørende det første spørgsmål er det ufornuddent at besvare det andet og det tredje præjudicielle spørgsmål, der alene er stillet for det tilfælde, at Montrealkonventionen finder anvendelse.

49. Jeg vil imidlertid undersøge dem kort, såfremt Domstolen er af den opfattelse, at denne konvention finder anvendelse.

13 — Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 13.5.2002 om ændring af forordning nr. 2027/97 (EFT L 140, s. 2). Denne ændring blev gennemført efter indgåelsen af Montrealkonventionen.

14 — Jf. Kommissionens forslag, der førte til vedtagelsen af forordning nr. 889/2002 (KOM(2000) 340 af 7.6.2000, punkt 3 i begrundelsen), såvel som Kommissionens forslag, der førte til vedtagelsen af forordning nr. 2027/97 (KOM(95) 724 af 20.12.1995, s. 4). Forordning nr. 2027/97 fastlagde allerede før indgåelsen af Montrealkonventionen en ordning med det samme ansvarssystem for national og international transport inden for Fællesskabet.

15 — Artikel 2, nr. 4), i forordning nr. 1008/2008 definerer »trafikflyvning« som »en flyvning eller en række flyvninger med [...] passagerer, fragt og/eller post mod vederlag og/eller lejeafgift«. Denne forordnings artikel 2, nr. 5) og 6), sonderer desuden mellem en »flyvning« – dvs. en afgang fra en nærmere angivet lufthavn til en anden bestemmelseslufthavn – og en »lokalflyvning«, hvor denne sidstnævnte ikke indebærer transport af passagerer, post og/eller fragt mellem forskellige lufthavne.

50. Med sit andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret en afklaring af forholdet mellem bestemmelserne i Montrealkonventionens artikel 33 og de i Bruxelles I-forordningens artikel 67 indeholdte bestemmelser.

51. Der mindes om, at nævnte artikel 67 bestemmer, at Bruxelles I-forordningen ikke udelukker anvendelsen af bestemmelser, som på særlige områder fastsætter regler for retternes kompetence, og som er indeholdt i EU-retsakter eller i harmoniserede nationale lovgivninger. Denne artikel fastslår således udtrykkeligt, at der findes særlige regler i forhold til Bruxelles I-forordningens regler om kompetence.

52. Jeg bemærker derudover, at Bruxelles I-forordningens artikel 67 henviser til *lex specialis*, der er indeholdt i en EU-retsakt. Til forskel fra samme forordnings artikel 71, der vedrører de regler om retternes kompetence, der er indeholdt i de konventioner, hvori medlemsstaterne allerede var parter på det tidspunkt, hvor denne forordning trådte i kraft, og som gør det muligt at anvende disse konventioner på betingelse af, at dette ikke er i modstrid med de principper, der ligger bag Bruxelles I-forordningen¹⁶, er artikel 67 ikke underlagt betingelser.

53. I denne henseende mener jeg, at det vanskeligt kan bestrides, at Montrealkonventionens artikel 33 udgør en sådan *lex specialis*, der er indeholdt i en EU-retsakt, der udelukker anvendelsen af de almindelige kompetenceregler, der er fastsat i Bruxelles I-forordningen. Denne udelukkelse vedrører de spørgsmål om den retlige kompetence, der er reguleret af Montrealkonventionens artikel 33.

54. Det skal imidlertid undersøges, om artikel 33 finder anvendelse i det tilfælde, hvor en flyvning er foretaget inden for én enkelt medlemsstat.

55. Den østrigske regering har i denne forbindelse gjort gældende, at Montrealkonventionen udelukkende finder anvendelse på international transport, og at forordning nr. 2027/97 ikke udvider anvendelsesområdet for de kompetenceregler, der er omhandlet i konventionens artikel 33, men kun anvendelsesområdet for de materielle bestemmelser.

56. Jeg er ikke overbevist af denne holdning.

57. I overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 2027/97 er et luftfartsselskabs erstatningsansvar i forhold til passagerer og deres bagage underlagt »alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar«.

58. Efter min opfattelse sigter denne henvisning til alle bestemmelserne i Montrealkonventionens kapital III vedrørende luftfartsselskabers erstatningsansvar, herunder de bestemmelser, der omhandler de kompetenceregler, der er indeholdt i konventionens artikel 33.

59. Forordning nr. 2027/97 tilsigter nemlig at lade luftfartsselskabers ansvar være omfattet af en enkelt ordning såvel for internationale som for nationale transporter inden for EU. Dette formål taler for en bred fortolkning af den henvisning, der er indeholdt i denne forordnings artikel 3, stk. 1.

60. Kompetencereglerne udgør imidlertid en del af den overordnede løsning, der er indeholdt i Montrealkonventionen, der tilsigter at forhindre lov- og værnetingskonflikter og at indføre en forudsigelig ansvarsordning, ved at beskytte passagererne og gøre det muligt for luftfartsselskaberne bedre at styre risiciene. Efter Montrealkonventionens opbygning figurerer disse kompetenceregler sammen med de materielle regler i konventionens kapitel III om luftfartsselskabets erstatningsansvar og erstatningens omfang.

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

61. Som den foreliggende sag i øvrigt viser, betyder de tætte økonomiske forbindelser i det indre marked, at et søgsmål, selv om dette er opstået som følge af en ulykke, der er sket under en national flyvning, nemt kan få en grænseoverskridende dimension. Denne betragtning begrundet anvendelsen af de ensartede kompetenceregler for så vidt angår det ansvar, der er knyttet til nationale og internationale flyvninger inden for Unionen.

62. Jeg er derfor af den opfattelse, at såfremt Domstolen mener, at Montrealkonventionen og forordning nr. 2027/97 finder anvendelse i hovedsagen, skal den ret, der er kompetent til at afgøre hovedsagen, udpeges på grundlag af konventionens artikel 33.

C – Om forbindelsen mellem Montrealkonventionen og Rom II-forordningens artikel 18 (det tredje spørgsmål)

63. Med sit tredje spørgsmål ønsker den forelæggende ret i det væsentlige oplyst, om Montrealkonventionens artikel 29 er til hinder for en national bestemmelse, hvorefter den skadelidte kan rejse krav direkte mod luftfartsselskabets forsikringsgiver.

64. Jeg minder om, at dette spørgsmål alene er relevant, såfremt Domstolen – i modsætning til den konklusion, jeg har foreslået – lægger til grund, at Montrealkonventionen finder anvendelse under omstændigheder som de i hovedsagen omhandlede.

65. Den forelæggende ret har lagt til grund, at eftersom Montrealkonventionen på udtømmende vis regulerer erstatningssøgsmål i forbindelse med lufttransport, kan et direkte søgsmål som omhandlet i national ret følgelig ikke anlægges.

66. Jeg minder om, at Montrealkonventionens artikel 29 indeholder en regel om, at den ansvarsordning, der er fastlagt heri, finder eksklusiv anvendelse, idet den bestemmer, at ethvert erstatningssøgsmål i henhold til denne konvention kun kan anlægges på grundlag af denne konventions betingelser og erstatningsgrænser.

67. Ikke desto mindre bemærker jeg, at Montrealkonventionen alene regulerer et luftfartsselskabs ansvar og ikke ansvarsforsikringsgiverens forpligtelse.

68. Følgelig har denne konvention ingen indvirkning på de bestemmelser i national ret, der giver skadelidte ret til at anlægge direkte søgsmål mod det ansvarlige luftfartsselskabs forsikringsgiver.

69. Endvidere finder Montrealkonventionens artikel 29 anvendelse, »uanset hvem der har ret til at anlægge sag og uanset vedkommendes rettigheder«. Skadelidtes ret til at rejse krav mod forsikringsgiveren påvirkes således under alle omstændigheder af den regel om eksklusivitet, der er indeholdt i nævnte artikel 29.

70. Følgelig har skadelidte, når luftfartsselskabets ansvar er reguleret af bestemmelserne i Montrealkonventionen, ret til at rejse krav direkte mod luftfartsoperatørens forsikringsgiver, såfremt den lovgivning, der finder anvendelse på grundlag af det alternativ, der er fastsat i Rom II-forordningens artikel 18, giver en sådan adgang. Denne adgang kan følge enten af den lov, der finder anvendelse på forsikringsaftalen, eller af den lov, der finder anvendelse på forpligtelser uden for kontrakt, såfremt Montrealkonventionen ikke finder anvendelse. Med andre ord påvirker Montrealkonventionen ikke anvendelsen af de muligheder, der er omhandlet i Rom II-forordningens artikel 18.

D – Om betingelserne for, at skadelidte kan gøre direkte krav gældende mod forsikringsgiveren (det fjerde spørgsmål)

71. Med sit fjerde præjudicielle spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om Rom II-forordningens artikel 18 gør det muligt for skadelidte at rejse direkte krav mod forsikringsgiveren, når en sådan adgang følger af den lov, der finder anvendelse på forpligtelser uden for kontrakt, men hvor parterne i forsikringsaftalen har udpeget en anden lov, der skal finde anvendelse.

72. Det fremgår således af forelæggelsesafgørelsen, at Landesgericht Korneuburg er af den opfattelse, at Norbert Brodnigs ansvar i henhold til Rom II-forordningens artikel 4, stk. 1, er reguleret af *lex loci damni* – dvs. i den foreliggende sag spansk ret¹⁷. Ifølge den sagkyndige erklæring, som den forelæggende ret har indhentet, giver spansk ret skadelidte mulighed for at rejse direkte krav mod forsikringsgiveren under omstændigheder som de i hovedsagerne foreliggende.

73. Den forelæggende ret har imidlertid anført, at parterne i forsikringsaftalen har ladet denne aftale være undergivet den tyske lovgivning. Den forelæggende ret understreger vigtigheden af princippet om det frie lovvalg, som der er adgang til at gøre brug af i forsikringsaftaler, der dækker de såkaldte »store risici«, herunder det civilretlige ansvar, der følger af anvendelsen af luftfarttøjer¹⁸. Ifølge den forelæggende ret kan den skadelidtes retsstilling ikke være mere gunstig end den forsikredes. Såfremt parterne i forsikringsaftalen har underlagt denne aftale tysk ret, bør dette valg have til følge, at skadelidte ikke kan nyde godt af retten til at rejse direkte krav mod forsikringsgiveren i henhold til spansk ret.

74. Dette ræsonnement synes efter min opfattelse at hvile på en fejlagtig forudsætning.

75. Rom II-forordningens artikel 18 udgør ikke en lovvalgsregel for så vidt angår den materielle ret, der finder anvendelse på fastlæggelsen af den forpligtelse, der påhviler forsikringsgiveren eller den person, der har handlet ansvarspådragende. Denne artikel har alene til formål at fastslå den lov, der finder anvendelse på spørgsmålet om, hvorvidt skadelidte kan rejse direkte krav mod forsikringsgiveren, og vedrører ikke omfanget af de forpligtelser, der påhviler forsikringsgiveren eller den person, der har handlet ansvarspådragende.

76. I henhold til samme artikel 18 eksisterer denne ret til at anlægge direkte søgsmål dels i medfør af den lov, der finder anvendelse på forpligtelser uden for kontrakt, dels i medfør af den lov, der finder anvendelse på forsikringsaftalen.

77. Uafhængigt af spørgsmålet, om selve tilstedeværelsen af retten til at gøre et direkte krav gældende og i givet fald vilkårene for udøvelsen af en sådan adgang¹⁹, er forsikringsgiverens pligt fortsat reguleret af den lovgivning, der finder anvendelse på forsikringsaftalen. I denne henseende har nævnte artikel 18 ingen indvirkning på det lovvalg, der er foretaget af parterne i forsikringsaftalen.

17 — Jeg bemærker, at selv om sagsøgeren i hovedsagen under retsmødet har angivet, at det på dette stadie er udelukket, at den østrigske lovgivning finder anvendelse i henhold til Rom II-forordningens artikel 4, stk. 2, tilkommer det dog stadigvæk alene den nationale ret at udtale sig herom.

18 — De »store risici« er de risici, der omhandles i artikel 5, litra d), i Rådets første direktiv 73/239/EØF af 24.7.1973 om samordning af de administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser om adgang til udøvelse af direkte forsikringsvirksomhed bortset fra livsforsikring (EFT L 228, s. 3), herunder det civilretlige ansvar der følger af anvendelsen af luftfarttøjer, i hvilken forbindelse denne risiko er omfattet af forsikringsklasse 11, der er opregnet i punkt A i bilaget til dette direktiv [jf. artikel 7, stk. 1, litra f), i direktiv 88/357].

19 — Jeg bemærker endvidere, at spørgsmålet om, hvorvidt denne lovvalgsregel ikke alene omhandler selve muligheden for at rejse direkte krav, men ligeledes denne muligheds eventuelle udformning og begrænsninger diskuteres i litteraturen. J. Ł. Żarnowiec, »Zobowiązania pozaumowne. Bezpośrednie powództwo przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej« i *System prawa prywatnego, Tom 20B, Prawo prywatne międzynarodowe*, Varsovie, CH Beck, Instytut Nauk Prawnych PAN 2015, s. 872; M. Frasz, K. Pacuła, »Umowa ubezpieczenia obowiązkowego w prawie prywatnym międzynarodowym« i *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przestanki i kierunki reform*, Toruń 2014, s. 177; A. Dickinson, *The Rome II Regulation: The Law Applicable to Non-contractual Obligations*, Oxford, OUP 2008, s. 610.

78. Det fremgår i øvrigt af selve ordlyden i Rom II-forordningens artikel 18, at der er tale om en tilknytningsregel i relation til et alternativ, således at det er tilstrækkeligt, at den ene af de pågældende lovbestemmelser giver mulighed for at anlægge direkte søgsmål.

79. Denne betragtning gælder uanset, om den lov, der finder anvendelse på forsikringsaftalen, følger af parternes valg i aftalen eller anvendelsen af de lovvalgsregler, der følger af forordning (EF) nr. 593/2008²⁰.

80. Følgelig kan en skadelidt gøre direkte krav gældende over for forsikringsgiveren, når denne mulighed følger enten af den lov, der finder anvendelse på forpligtelser uden for kontrakt, eller af den lov, der finder anvendelse på forsikringsaftalen, uanset om denne lov er blevet valgt af parterne i forsikringsaftalen eller valgt under anvendelse af Rom I-forordningen.

81. Denne fortolkning støttes fuldt ud af begrundelsen til det lovgivningsforslag, der har ført til vedtagelsen af Rom II-forordningen²¹. Ifølge dette forslag peger den pågældende lovvalgsregel på den lov, der finder anvendelse med henblik på at fastslå, om den skadelidte har lov til at gøre et direkte krav gældende over for forsikringsselskabet. Omfanget af forsikringsselskabets forpligtelser afgøres under alle omstændigheder ud fra den lov, der finder anvendelse på forsikringsaftalen.

82. Det fremgår ligeledes af de akademiske arbejder, der er gået forud for dette lovgivningsforslag – dvs. af de forslag til Rom II-konventionen, der blev udarbejdet af Den Europæiske Gruppe vedrørende International Privatret (EGPIL/ GEDIP)²² – at den pågældende regel, der er blevet medtaget i forslaget til Rom II-konventionen uden væsentlige ændringer, fastsætter bestemmelse om en særlig tilknytning i forbindelse med den skadelidtes direkte krav mod forsikringsgiveren, herunder eventuelle begrænsninger, der påvirker udøvelsen af denne ret. Omfanget af forsikringsgiverens forpligtelser følger til gengæld af den lov, der finder anvendelse på forsikringsaftalen. Derudover følger det tydeligt af de nævnte bemærkninger, at der er tale om et alternativ.

83. Eftersom Rom II-forordningens artikel 18 indeholder en alternativ regel, kan sagsøgeren i hovedsagen i den foreliggende sag rejse et direkte krav mod forsikringsgiveren, såfremt denne mulighed følger af den spanske lovgivning, der finder anvendelse på forpligtelser uden for kontrakt, uafhængigt af det, der følger af tysk ret, som forsikringsaftalen er underlagt.

84. Denne løsning går ikke imod partsautonomien, der for denne aftale giver mulighed for frit at vælge den lov, der finder anvendelse. Dette valg må hverken være til skade for tredjemands eller for skadelidtes rettigheder²³.

20 — Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 17.6.2008, om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser (Rome I) (EUT L 177, s. 6).

21 — Jf. forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om lovvalgsregler for forpligtelser uden for kontrakt (Rom II) (KOM(2003) 427 endelig af 22.7.2003, s. 27) for så vidt angår artikel 14 i udkastet til forordningen.

22 — Jf. bemærkningerne til artikel 6 i forslaget til Rom II-konventionen, M. Fallon, »Bemærkningerne til forslaget til en europæisk konvention om lovvalg for forpligtelser uden for kontraktforhold«, Den Europæiske Gruppe vedrørende International Privatret, møder i den Haag den 26-28.9.1997 og i Luxembourg den 25-27.9.1998, *Revue belge de droit international*, 1997/2, s. 696.

23 — For så vidt angår retten til frit at vælge, hvilken lov der skal finde anvendelse på forpligtelser uden for kontrakt, er denne betragtning udtrykkeligt indeholdt i Rom II-forordningens artikel 14, stk. 2. Såfremt hverken den lov, der finder anvendelse på forsikringsaftalen, eller den lov, der normalt finder anvendelse på forpligtelser uden for kontrakt, tillader, at der rejses direkte krav, ville skadelidte (offeret) således kunne anlægge en sådan sag mod forsikringsgiveren, hvis dette var tilladt i medfør af den lov, der var aftalt mellem skadelidte og den ansvarlige.

85. Jeg bemærker, at Rom II-forordningens artikel 18 indeholder en bestemmelse, der beskytter den skadelidtes interesser ved at give vedkommende den mest gunstige ordning i forbindelse med retten til at gøre krav gældende direkte over for forsikringsgiveren²⁴. Derudover har lovgiver allerede taget hensyn til forsikringsgiverens interesser ved at begrænse retsgrundlaget for det direkte søgsmål til de to love, som forsikringsgiveren med rimelighed kan forudse at blive underlagt – nemlig den lov, der gælder for forpligtelsen uden for kontraktforhold, og den lov, der gælder for forsikringsaftalen²⁵.

86. Derfor kan det lovvalg, der foretages ved en aftale, der i fællesskab er indgået mellem forsikringstageren og forsikringsgiveren, ikke have til følge, at skadelidte forhindres i at udøve sin ret til at rejse direkte krav, når denne ret følger af den lovgivning, der finder anvendelse på forpligtelsen uden for kontraktforhold.

87. I betragtning af det overstående er jeg af den opfattelse, at Rom II-forordningens artikel 18 skal fortolkes således, at det er muligt for skadelidte at anlægge et direkte søgsmål mod forsikringsgiveren for den person, der har handlet ansvarspådragende, når en sådan adgang følger af den lovgivning, der finder anvendelse på forpligtelsen uden for kontraktforhold – uanset hvad der følger af den lovgivning, som parterne har valgt med henblik på forsikringsaftalen.

VI – Forslag til afgørelse

88. Jeg foreslår på baggrund af det ovenfor anførte, at Domstolen besvarer de præjudicielle spørgsmål, som Landesgericht Korneuburg har forelagt, således:

- »1) Artikel 1 og 3 i Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002, skal fortolkes således, at bestemmelserne i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, udfærdiget i Montreal den 28. maj 1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999 og godkendt på Fællesskabets vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001, ikke finder anvendelse på en national flyvning, der ikke gennemføres af et luftfartsselskab, der er indehaver af en licens som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af luftrafik tjenester i Fællesskabet.
- 2) Artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 864/2007 af 11. juli 2007 om lovvalgsregler for forpligtelser uden for kontrakt (Rom II) skal fortolkes således, at det er muligt for skadelidte at anlægge et direkte søgsmål mod forsikringsgiveren for den person, der har handlet ansvarspådragende, når en sådan adgang følger af den lovgivning, der finder anvendelse på forpligtelsen uden for kontraktforhold – uanset hvad der følger af den lovgivning, som parterne har valgt med henblik på forsikringsaftalen.«

24 — Der skal mindes om, at skadelidte, der i forsikringssager rejser krav mod den ansvarliges forsikringsgiver kan anses for at være en svag part. Jf. dom FBTO Schadeverzekering (C-463/06, EU:C:2007:792, præmis 28). Denne betragtning understøtter ligeledes indførelsen af skadelidtes ret til at rejse direkte krav mod forsikringsgiveren i forbindelse med trafikulykker (jf. artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF af 16.5.2000, om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 73/239/EØF og 88/357/EØF (Fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv) (EFT L 181, s. 65)).

25 — Jf. forslag til forordning (KOM(2003) 427 endelig, s. 27).