



Határozatok Tára

MACIEJ SZPUNAR
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2015. május 20.¹

C-240/14. sz. ügy

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

(a Landesgericht Korneuburg [Ausztria] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„A légitfuvarozók baleset esetén fennálló felelőssége — A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezmény — 2027/97/EK rendelet — Hatály — Olyan motoros ultrakönnyű légi járművel végrehajtott repülés, amelynek üzemben tartója nem rendelkezik a légi járatok üzemeltetésére vonatkozó engedéllyel — A kiindulóponttal azonos célállomásra érkező repülés, amelynek célja egy ingatlan megmutatása az esetleges vevő részére — 864/2007/EK rendelet — 18. cikk — A felelős személy biztosítója elleni közvetlen keresetindítás”

I – Bevezetés

1. A jelen, a Landesgericht Korneuburg (korneubourgi regionális bíróság, Ausztria) által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem egy Ausztriában lakóhellyel rendelkező magánszemély által egy légi jármű üzemben tartójával és az ő felelősségbiztosítójával szemben egy Spanyolországban bekövetkezett légi balesetet követően benyújtott kártérítés iránti keresetre alkalmazandó jog meghatározására vonatkozik.

2. Ez a kérelem két okból is érdekes az uniós jog fejlődése szempontjából. Egyrészt alkalmat nyújt a Bíróságnak, hogy pontosítsa a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezmény², valamint az ezen egyezményt végrehajtó 2027/97/EK rendelet³ hatályának körvonalait. Másrészt lehetővé teszi számára, hogy pontosítsa a 864/2007/EK rendelet⁴ 18. cikkének hatályát, amely a felelős személy biztosítójával szembeni közvetlen keresetindításra vonatkozik.

1 — Eredeti nyelv: francia.

2 — Az 1999. május 28-án Montrealban kötött, az Európai Közösség által 1999. december 9-én aláírt, és annak nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.; a továbbiakban: Montreali Egyezmény) jóváhagyott egyezmény. A Montreali Egyezmény a Közösség vonatkozásában 2004. június 28-án lépett hatályba.

3 — A 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 140., 2. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 246. o.) módosított, a légi fuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítására tekintetében fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendelet (HL L 285., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 3. kötet, 489. o.; a továbbiakban: 2027/97 rendelet).

4 — A szerződésen kívüli kötelmi viszonyokra alkalmazandó jogról („Róma II.”) szóló, 2007. július 11-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 199., 40. o.).

II – Jogi háttér

A – A Montreali Egyezmény

3. A Montreali Egyezmény „Tárgyi hatály” című 1. cikkének (1) és (2) bekezdése előírja:

„(1) Ez az egyezmény minden, ellenszolgáltatás fejében végzett személy-, poggyász- és teherszállítmány nemzetközi légi szállítására vonatkozik. Szintén vonatkozik a légi közlekedési vállalatok által ellenszolgáltatás nélkül végzett légi szállításra is.

(2) Az egyezmény alkalmazásában nemzetközi szállításnak minősül bármely olyan szállítás, amely esetében a felek között létrejött megállapodásnak megfelelően az indulási és a rendeltetési hely – függetlenül attól, hogy a szállítás vagy az átrakás megszakítással történik – két szerződő állam területén található, vagy egyetlen szerződő állam területén található, amennyiben létezik egy másik állam területén található előre megállapított megállóhely, még akkor is, ha az a másik állam nem tartozik a szerződő államok közé. Az egyazon szerződő állam területén található két pont között történő szállítás az egyezmény szempontjából nem minősül nemzetközi szállításnak, amennyiben nincs egy másik állam területén található előre megállapított megállóhely.

[...]”

4. A Montreali Egyezmény 17. és 21. cikke tartalmazza az utas halála vagy sérülése esetén járó kártérítésre vonatkozó szabályokat.

5. Az említett egyezmény 29. cikke így szól:

„Utasok, poggyász és teherszállítmány szállítása esetén – bármilyen jogalapú – kártérítési per kizárólag ennek az egyezménynek a feltételeire és a felelősség korlátozására figyelemmel kezdeményezhető, függetlenül attól, hogy arra az ezen egyezmény vagy egy szerződés alapján, szerződésen kívül károkozás alapján, vagy egyéb módon kerül sor, valamint annak a sérelme nélkül, hogy kinek van joga pert indítani, és az milyen vonatkozó jogokkal rendelkezik. Bármely ilyen per esetén a büntető, példás vagy egyéb nem kártalanító kártérítés nem behajtható.”

6. Ugyanezen egyezmény 33. cikke meghatározza az említett egyezmény alapján benyújtott felelősség megállapítása iránti keresetek elbírálására joghatósággal rendelkező bíróságokat.

B – Az uniós szabályozás

7. A 2027/97 rendelet 1. cikke ekként rendelkezik:

„Ez a rendelet a Montreali Egyezménynek az utasok és poggyászok légi szállítására vonatkozó lényeges rendelkezéseit hajtja végre, és egyes kiegészítő rendelkezéseket állapít meg. E rendelkezéseknek az alkalmazását kiterjeszti az egyetlen tagállamon belüli légifuvarozásra is.”

8. E rendelet 2. cikke (1) bekezdésének b) pontja előírja:

„(1) E rendelet alkalmazásában:

[...]”

- b) »közösségi légifuvarozó«: a 2407/92[/EGK] rendelet^[5] rendelkezéseivel összhangban valamely tagállam által kiadott érvényes üzemelési engedéllyel rendelkező légifuvarozót jelent.”

9. A 2027/97 rendelet 3. cikkének (1) bekezdése szerint:

„Az utasok és poggyászuk tekintetében a közösségi légifuvarozó felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza.”

10. Az Európai Unió belüli légi járatoknak az uniós légifuvarozók általi működtetését jelenleg az 1008/2008/EK rendelet⁶ szabályozza.

11. Az 1008/2008 rendelet 2. cikkének 4–6. pontja szerint:

„E rendelet alkalmazásában:

[...]

4. »légi járat«: egy repülés vagy repülések sorozata, amely utasokat, árut és/vagy postai küldeményeket szállít díj és/vagy más térítés ellenében;

5. »repülés«: egy meghatározott repülőtérről történő indulás egy meghatározott célrepülőtér felé;

6. »helyi repülés«: olyan repülés, amely nem tartalmazza utasok, postai küldemények és/vagy áruk különböző repülőterek, vagy más engedélyezett leszállóhelyek közötti szállítását.”

12. Az említett rendelet 3. cikkének (1) és (3) bekezdése szerint:

„(1) Egy, a Közösségben letelepedett vállalkozás csak akkor kaphat engedélyt utas, postai küldemények és/vagy áru díj és/vagy más térítés ellenében történő légi fuvarozására, ha megkapta a megfelelő működési engedélyt.

[...]

(3) A közösségi, nemzeti vagy nemzetközi jog egyéb vonatkozó rendelkezéseinek sérelme nélkül a légi járatok következő kategóriáira nem vonatkozik az érvényes működési engedély birtoklásának követelménye:

a) a hajtómű nélküli légi járművek és/vagy motoros ultrakönnyű légi járművek által teljesített légi járatok; valamint

b) a helyi repülések.”

13. A Róma II. rendelet 4. cikke szerint:

„(1) Ha e rendelet másképp nem rendelkezik, a jogellenes károkozásból eredő szerződésen kívüli kötetmi viszonyra azon ország jogát kell alkalmazni, amelyben a kár bekövetkezik, függetlenül attól, hogy mely országban következett be a kárt okozó esemény, valamint függetlenül attól, hogy ezen esemény közvetett következményei mely országban vagy országokban következnek be.

5 — A légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i tanácsi rendelet (HL L 240., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 3. o.).

6 — A Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 293., 3. o.). Ez a rendelet 2008. november 1-jei hatállyal hatályon kívül helyezte a 2407/92 rendeletet.

(2) Ha azonban a károkozásért felelősnek tekintett személy és a kárt elszenvedő személy szokásos tartózkodási helye a kár bekövetkezésének időpontjában ugyanabban az országban található, a jogellenes károkozásra ezen ország jogát kell alkalmazni.

[...]”

14. E rendelet 18. cikke szerint:

„A kárt elszenvedő személy követelését közvetlenül érvényesítheti a kártérítésért felelős személy biztosítója ellen, amennyiben a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó jog vagy a biztosítási szerződésre alkalmazandó jog így rendelkezik.”

III – Az alapeljárás

15. 2010. augusztus 30-án E. Prüller-Frey, az alapeljárás felperese balesetet szenvedett Jerez de la Frontera (Spanyolország) közelében egy olyan egyrotoros repülőgéppel végrehajtott repülés során, amelyet tulajdonosa, F. Preiss vezetett. A repülés kiindulási és célpontja Medina Sidonia (Spanyolország) repülőtere volt, és célja egy esetleges ingatlanügyletre tekintettel egy F. Preiss tulajdonában álló terület megtekintése volt.

16. Ahogy az az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, a szóban forgó egyrotoros repülőgépre vonatkozó felelősségbiztosítási kötvényt nem annak tulajdonosa, F. Preiss, hanem annak birtokosaként N. Brodnig írta alá az Axa Versicherung AG német társaságnál. Ez a biztosítási kötvény a német anyagi jog hatálya alá tartozik, és a német bíróságok joghatóságát kikötő megállapodást tartalmaz.

17. Emellett az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy N. Brodnig nem egy légitfuvarozási engedéllyel rendelkező vállalkozás.

18. E. Prüller-Frey szokásos tartózkodási helye Ausztriában van. Az ügy tényállásának idején N. Brodnig mind Ausztriában, mind Spanyolországban rendelkezett bejelentett tartózkodási hellyel. Az ügy irataiból mindazonáltal kitűnik, hogy a kérdést előterjesztő bíróság azon álláspont felé hajlik, hogy az alapeljárás feleinek szokásos tartózkodási helye a baleset idején nem ugyanabban az országban volt a Róma II. rendelet 4. cikke (2) bekezdésének esetleges alkalmazása szempontjából.

19. E. Prüller-Frey az alapeljárás alpereseinek egyetemleges felelősségére alapított, a baleset következtében elszenvedett károk megtérítése iránti keresettel fordult a kérdést előterjesztő bírósághoz.

20. Ahogy az az ügy irataiból kitűnik, a felperes az alapeljárásban benyújtott keresetében előadja, hogy a 44/2001 rendelet⁷ alkalmazásával az osztrák bíróságok joghatósággal rendelkeznek, és hogy a Róma II. rendelet 4. cikke (2) bekezdésének megfelelően az osztrák jog alkalmazandó. Ezenkívül azt állítja, hogy az osztrák jog alapján joga van közvetlenül a biztosítóval szemben keresetet indítani.

21. E. Prüller-Frey szerint az Axa Versicherung AG az alperes pertársaként perelhető az osztrák bíróság előtt vagy a Brüsszel I. rendelet 6. cikke, vagy pedig annak a károsult közvetlenül a biztosítóval szembeni keresetindítására vonatkozó 11. cikke alapján.

⁷ — A polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i tanácsi rendelet (HL 2001. L 12., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 19. fejezet, 4. kötet, 42. o.; a továbbiakban: Brüsszel I. rendelet). Ezt a rendeletet 2015. január 10-től felváltotta a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2012. december 12-i 1215/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 351., 1. o.), amely azonban az alapügyben a 66. cikkében előírt átmeneti rendelkezésekre tekintettel nem alkalmazandó.

22. Az alapeljárás alperesei mind az osztrák bíróság joghatóságát, mind az osztrák jog alkalmazhatóságát vitatják, előadva, hogy a spanyol jog alkalmazandó, és a megkeresett bíróság nem rendelkezik joghatósággal. A biztosítóval szembeni közvetlen keresetindításra vonatkozó lehetőséggel kapcsolatban az alapeljárás alperesei előadják, hogy sem a német jog, amelynek a biztosítási kötvény a hatálya alá tartozik, sem az alkalmazandó spanyol jog nem teszik lehetővé az ilyen keresetindítást az alapügyben szereplő feltételek mellett.

23. Ezzel szemben a kérdést előterjesztő bíróság által benyújtott, külföldi jogról tanúskodó okiratból az következik, hogy az alapeljárás felperese a spanyol jog alapján jogosult keresetet indítani közvetlenül a biztosítóval szemben.

24. Noha úgy tűnik, hogy az alapeljárásban részt vevő egyik fél sem hivatkozott a Montreali Egyezményre, a kérdést előterjesztő bíróságnak mindazonáltal kétségei vannak ezen egyezmény alkalmazhatóságát illetően. Ennélfogva az alapeljárásban szereplő jogvita tényállására alkalmazandó felelősségi rendszert kívánja megtudni abban az esetben, ha a Montreali Egyezmény alkalmazandó, és abban az esetben is, ha nem.

IV – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések és a Bíróság előtti eljárás

25. E körülmények között a Landesgericht Korneuburg az eljárás felfüggesztéséről határozott, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni a [2027/97] rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) és c) pontját, a [785/2004/EK] rendelet⁸ 3. cikkének c) és g) pontját, valamint a [Montreali Egyezmény] 1. cikkének (1) bekezdését, hogy azon kárt elszenvedő személy kártérítési követelése,

- aki egy olyan légi jármű utasa volt, amelynek indulási és érkezési helye az egyik tagállam ugyanazon helye volt,
- akit a pilóta ingyenesen szállított,
- aki esetében a repülés célja az volt, hogy a pilótával tervezett ingatlanügylet kapcsán felülről megtekintsék az ingatlant, és
- aki a légi jármű lezuhanása folytán sérülést szenvedett,

kizárólag a [Montreali] Egyezmény 17. cikke alapján értékelendők, és a nemzeti jog nem alkalmazható?

Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén:

2) Úgy kell-e értelmezni a [Montreali] Egyezmény 33. cikkét és a [44/2001] rendelet 67. cikkét, hogy az első kérdésben említett kártérítési követelések tárgyalására és a tárgyukban történő határozathozatalra vonatkozó joghatóság kizárólag a [Montreali] Egyezmény 33. cikke alapján vizsgálendő?

⁸ — A légifuvarozókra és légi járművek üzemen tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló, 2004. április 21-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 138., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 160. o.).

Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén:

- 3) Úgy kell-e értelmezni a [Montreali] Egyezmény 29. cikkét és a [Róma II.] rendelet 18. cikkét, hogy azokkal ellentétesek az olyan nemzeti szabályok, amelyek lehetőséget biztosítanak az első kérdésben említett, kárt elszenvedő személy által a károkozó személy felelősségbiztosítója ellen történő közvetlen keresetindításra?

Az első kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

- 4) Úgy kell-e értelmezni a [88/357/EGK] második irányelv⁹ 7. cikke (1) bekezdésének f) pontját és a [Róma II.] rendelet 18. cikkét, hogy az első kérdésben említett kárt elszenvedő személy által a károkozó személy felelősségbiztosítója ellen történő közvetlen keresetindítás feltételei egy harmadik állam joga alapján vizsgálандók, ha
- a jogellenes károkozásra alkalmazandó jogrend a közvetlen keresetindítás lehetőségét előírja a biztosítási szerződésről szóló törvényében,
 - a biztosítási szerződés felei egy harmadik állam jogrendje javára választanak jogot,
 - amely választás szerint a biztosító székhelye szerinti állam joga alkalmazandó, és
 - az említett állam jogrendje szintén előírja a közvetlen keresetindítás lehetőségét a biztosítási szerződésről szóló törvényében?”

26. A 2014. május 12-i előzetes döntéshozatalra utaló határozat 2014. május 15-én érkezett meg a Bíróság Hivatalához. Az alapeljárás felperese, az osztrák kormány és az Európai Bizottság terjesztett elő írásbeli észrevételeket.

27. Az alapeljárás alperesei, valamint a francia kormány, amely nem vett részt az írásbeli eljárásban, indokolt módon sürgették a tárgyalás megtartását. Az alapeljárás felei és más érdekelttek vettek részt a 2015. március 4-én tartott tárgyaláson.

V – Elemzés

28. Emlékeztetek arra, hogy a Montreali Egyezmény az uniós jogrend szerves részét képezi, és ennél fogva olyan aktusnak minősül, amely tekintetében a Bíróság hatáskörrel rendelkezik arra, hogy előzetes döntéshozatal keretében értelmezze azt.¹⁰

29. A légiközlekedési balesetekhez kapcsolódó kártérítés iránti kereseteket illetően ez az egyezmény kizárólagos jelleggel szabályozza a joghatósággal rendelkező bíróság meghatározását, valamint az utas halála vagy az általa elszenvedett sérülés esetén járó kártérítés bizonyos anyagi jogi vonatkozásait. Ha ezzel szemben a Montreali Egyezmény nem alkalmazandó, a joghatósággal rendelkező bíróság meghatározása a Brüsszel I. rendeletnek megfelelően történik, és a joghatósággal rendelkező bíróság a kollíziós szabályok által kijelölt nemzeti jog szabályainak alkalmazásával vizsgálja meg a kártérítés iránti kérelmet.

30. Következésképpen a Montreali Egyezmény alkalmazásának kérdése megelőzi a kérdést előterjesztő bíróság által előterjesztett többi kérdés vizsgálatát.

9 — Az életbiztosítás körén kívül eső közvetlen biztosításokra vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról és a szolgáltatásnyújtás szabadságának tényleges gyakorlását elősegítő rendelkezések megállapításáról, valamint a 73/239/EGK irányelv módosításáról szóló, 1988. június 22-i második tanácsi irányelv (HL L 172., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 198. o.).

10 — Wucher Helicopter és Euro-Aviation Versicherung ítélet (C-6/14, EU:C:2015:122, 32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

A – A Montreali Egyezmény alkalmazhatóságáról (első kérdés)

31. Az első előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kívánja megtudni, hogy a Montreali Egyezmény alkalmazható-e az alapügyben, jóllehet a repülés kiindulópontja és célállomása ugyanaz, az egyik tagállam területén található repülőtér volt, és az utast ingyenesen szállították annak érdekében, hogy egy ingatlanügyletre tekintettel átrepüljenek a légi jármű tulajdonosának tulajdonában álló terület felett.

32. A kérdést előterjesztő bíróság utal arra, hogy számára úgy tűnik, hogy a Montreali Egyezmény alapeljárásban szereplő jogvita tényállására való alkalmazhatósága abból következik, hogy a 2027/97 rendelet alkalmazását kiterjesztették az egyetlen tagállamon belül végrehajtott repülésekre. Azt is megjegyzi, hogy bár a szóban forgó kártérítés iránti keresetet nem egy engedéllyel rendelkező légifuvarozóval szemben nyújtották be, a kérelem mindazonáltal a légi jármű üzemeltetéséhez kapcsolódó felelősségre vonatkozik. Márpedig a 785/2004 rendelet nemcsak a légifuvarozók tekintetében írja elő a felelősségbiztosítás igazolását, hanem a légi járművek üzembentartói esetén is.

33. Az alapeljárás alperesei, akik a tárgyaláson beavatkoztak, a kérdést előterjesztő bíróság által javasolt érveléssel analóg érvelés alapján előadták, hogy a Montreali Egyezmény alkalmazandó.

34. Az alapeljárás felperese, az osztrák és a francia kormány, valamint a Bizottság úgy véli – bár kissé különböző indokok alapján –, hogy a Montreali Egyezmény nem alkalmazható.

35. A francia kormány előadja, hogy egy, a szóban forgó repüléshez hasonló repülés, amelynek kiindulópontja és célállomása azonos, nem tekinthető a Montreali Egyezmény és a 2027/97 rendelet értelmében vett „légifuvarozás” keretében végrehajtott repülésnek. Ami a többi felet és érdekeltet illeti, ők azt hangsúlyozzák, hogy a Montreali Egyezmény azon az alapon nem alkalmazható, hogy a repülést nem az 1008/2008 rendelet értelmében vett „légifuvarozó” hajtotta végre.

36. Megjegyzem, hogy a Montreali Egyezmény 1. cikke (1) bekezdésének megfelelően „minden [...] személy-, poggyász- és teherszállítmány *nemzetközi* [11] légi szállítására” vonatkozik.

37. A Montreali Egyezményt az uniós jogrendben végrehajtó 2027/97 rendelet 1. és 3. cikke kiterjeszti annak alkalmazását az egyetlen tagállamon belüli légifuvarozásra.

38. A 2027/97 rendelet 3. cikkének (1) bekezdése e tekintetben úgy rendelkezik, hogy az uniós légifuvarozó felelősségét a Montreali Egyezménynek a rendelkezései szabályozzák, anélkül, hogy különbséget tenne az Unióban a nemzetközi és nemzeti repülések között.

39. Ezenkívül e rendelet 2. cikke (1) bekezdésének b) pontja úgy határozza meg az „[uniós] légifuvarozót”, mint egy tagállam által az 1008/2008 rendelet rendelkezéseinek megfelelően kiállított érvényes működési engedéllyel rendelkező személyt.¹²

40. Ebből következik, hogy a Montreali Egyezmény által előírt felelősségi rendszer az Unióban a nemzeti repülésekre is alkalmazandó, amennyiben ezeket a repüléseket egy, az 1008/2008 rendelet értelmében vett érvényes működési engedéllyel rendelkező légifuvarozó hajtja végre.

11 — Kiemelés tőlem.

12 — Ez a rendelet 2008. november 1-jétől felváltotta a 2407/92 rendeletet.

41. Ahogy ugyanis az a 889/2002/EK rendelet¹³ (8) preambulumbekzdéséből kitűnik, a Montreali Egyezmény rendelkezéseinek a nemzeti repülésekre való kiterjesztését az indokolta, hogy a légi járatok belső piacának létrehozása megszüntette a nemzetközi és a nemzeti fuvarozás közötti különbséget az Unión belül, és egy egységes felelősségi rendszer bevezetését tette indokolttá.¹⁴

42. Márpedig az alapügyben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy N. Brodnig nem rendelkezett légifuvarozói engedéllyel.

43. A szóban forgó repülés tehát nem tartozik sem a 2027/97 rendelet, sem pedig a Montreali Egyezmény rendelkezéseinek a hatálya alá, mivel egy olyan nemzeti repülésről van szó, amelyet nem egy engedéllyel rendelkező légifuvarozó hajtott végre. Ebből következik, hogy a szóban forgó kártérítés iránti kérelmet a kollíziós szabályok által kijelölt egyetlen alkalmazandó nemzeti jog alapján kell vizsgálni.

44. Ezenkívül megjegyzem, hogy az alapeljárásban szereplő jogvita körülményeiből kitűnik, hogy N. Brodnig számára nem volt kötelező, hogy légifuvarozói engedéllyel rendelkezzen.

45. E tekintetben az 1008/2008 rendelet 3. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az Unióban letelepedett légi fuvarozási szolgáltatást nyújtó vállalkozásoknak működési engedéllyel kell rendelkezniük. Mindazonáltal e rendelet 3. cikke (3) bekezdésének a) és b) pontja alapján bizonyos légi járatok mentesülnek e kötelezettség alól. Ez a mentesség különösen „a hajtómű nélküli légi járművek és/vagy motoros ultrakönnyű légi járművek által teljesített légi járatokra”, valamint a „helyi járatokra” vonatkozik.¹⁵

46. Ez a helyzet áll fenn az alapügyben szereplő repülés esetében, tekintettel arra, hogy egy olyan helyi repülésről van szó, amelynek kiindulópontja és célállomása azonos, és az érintett légi jármű ultrakönnyű motoros.

47. A fentiekre tekintettel úgy vélem, hogy a 2027/97 rendelet 1. cikkét és 3. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a Montreali Egyezmény rendelkezései nem alkalmazandók egy olyan nemzeti repülésre, amelyet nem egy, az 1008/2008 rendelet értelmében vett működési engedéllyel rendelkező légifuvarozó hajtott végre.

B – A Montreali Egyezmény és a Brüsszel I. rendelet közötti kapcsolatról (második kérdés)

48. Az első kérdésre vonatkozó következtésemre tekintettel nem szükséges megválaszolni a második és harmadik előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdést, amelyek kizárólag arra az esetre vonatkoznak, ha a Montreali Egyezmény alkalmazandó lenne.

49. Mindazonáltal röviden megvizsgálom ezeket arra az esetre, ha a Bíróság úgy ítélné meg, hogy a Montreali Egyezmény alkalmazandó.

13 — A 2027/97 rendelet módosításáról szóló, 2002. május 13-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 140., 2. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 246. o.). Erre a módosításra a Montreali Egyezmény megkötését követően került sor.

14 — Lásd: a 889/2002 rendelet elfogadását megalapozó 2000. június 7-i bizottsági javaslat (COM[2000] 340) bevezető indokolásának 3. pontja, valamint a 2027/97 rendelet elfogadását megalapozó 1995. december 20-i bizottsági javaslat (COM[95] 724) 4. o. A 2027/97 rendelet már a Montreali Egyezmény megkötését megelőzően egységes felelősségi rendszert írt elő a nemzeti és a nemzetközi közlekedésre a Közösségen belül.

15 — Az 1008/2008 rendelet 2. cikkének 4. pontja úgy határozza meg a „légi járat” fogalmát, mint „egy repülés vagy repülések sorozata, amely utasokat, árut és/vagy postai küldeményeket szállít [...]”. Ezenkívül e rendelet 2. cikkének 5. és 6. pontja különbséget tesz a „repülés”, amely egy meghatározott repülőtérrel történő indulás egy *másik* meghatározott célrepülőtér felé, és a „helyi repülés” között, amely olyan repülés, amely nem tartalmazza utasok, postai küldemények és/vagy áruk különböző repülőterek közötti szállítását.

50. A második előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság a Montreali Egyezmény 33. cikkének és a Brüsszel I. rendelet 67. cikkének rendelkezései közötti kapcsolatra vonatkozó kérdéseket terjeszt elő.

51. Emlékeztetőül, a hivatkozott 67. cikk előírja, hogy a Brüsszel I. rendelet nem sérti az uniós jogi aktusokban, illetve az ilyen jogi aktusokkal összehangolt nemzeti jogrendszerekben a joghatóságra vonatkozó egyes különös jogterületet szabályozó rendelkezések alkalmazását. Ez a cikk tehát kifejezetten előírja a Brüsszel I. rendelet joghatósági szabályaitól eltérő különös rendelkezések létezését.

52. Ezenkívül megjegyzem, hogy a Brüsszel I. rendelet 67. cikke egy uniós jogi aktusban szereplő *lex specialisra* utal. Ennélfogva, ugyanezen rendelet 71. cikkétől eltérően, amely azokra a joghatósági szabályokra vonatkozik, amelyeket azok a megállapodások tartalmaznak, amelyeknek a tagállamok e rendelet hatálybalépésének időpontjában már részesei voltak, és amely rendelkezés lehetővé teszi azok alkalmazását azzal a feltétellel, hogy nem sérthetik a Brüsszel I. rendelet alapjául szolgáló elveket,¹⁶ ez a 67. cikk nem tartalmaz feltételeket.

53. E tekintetben nehezen vitathatónak tűnik számomra, hogy a Montreali Egyezmény ilyen, uniós jogi aktusban szereplő *lex specialisnak* minősül, amely kizárja a Brüsszel I. rendeletben előírt általános joghatósági szabályok alkalmazását. Ez a kizárás azokat a joghatósági kérdéseket érinti, amelyeket a Montreali Egyezmény 33. cikke szabályoz.

54. Mindazonáltal meg kell még vizsgálni, hogy ezt a 33. cikket lehet-e alkalmazni az egyetlen tagállamon belül végrehajtott repülés esetén.

55. Az osztrák kormány e tekintetben előadja, hogy a Montreali Egyezmény kizárólag a nemzetközi fuvarozásra alkalmazandó, és hogy a 2027/97 rendelet nem az említett egyezmény 33. cikke szerinti joghatósági szabályok hatályát, hanem egyedül az anyagi jogi rendelkezések hatályát terjeszti ki.

56. Nem értek egyet ezzel az állásponttal.

57. A 2027/97 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének megfelelően az utasok és poggyászaik tekintetében a légifuvarozó felelősségét „a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza”.

58. Véleményem szerint ez az utalás a Montreali Egyezmény légifuvarozók felelősségével kapcsolatos III. fejezete rendelkezéseinek összességére vonatkozik, beleértve az ezen egyezmény 33. cikkében szereplő joghatósági szabályokra vonatkozó rendelkezéseket is.

59. A 2027/97 rendelet célja ugyanis, hogy az Unióban egységes rendszer alá vonja a légifuvarozók felelősségét mind a nemzetközi, mind a nemzeti fuvarozás tekintetében. Ez a célkitűzés a rendelet 3. cikkének (1) bekezdésében szereplő utalás széleskörű értelmezését támasztja alá.

60. Márpedig a joghatósági szabályok annak a Montreali Egyezmény által kialakított átfogó megoldásnak a részét képezik, amely célja a jogok és a bíróságok közötti összeütközések megszüntetése, valamint egy olyan kiszámítható felelősségi rendszer bevezetése, amely védelmezi az utasokat, és lehetővé teszi a légifuvarozók számára a kockázatok legjobb kezelését. A Montreali Egyezmény rendszere szempontjából ezek a joghatósági szabályok az anyagi szabályokkal együtt szerepelnek az egyezmény légifuvarozók felelősségére és a kártérítés mértékére vonatkozó III. fejezetében.

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

61. Ahogy egyébként azt a jelen ügy bizonyítja, a gazdasági kapcsolatok belső piacon való szoros összefonódását jelzi, hogy egy jogvita, még ha nemzeti repülés során bekövetkezett balesetbe kötődik is, könnyen kaphat határon átnyúló jelleget. Ez a megfontolás igazolja az egységes joghatósági szabályok alkalmazását az Unióban a nemzeti és nemzetközi repülésekhez kapcsolódó felelősséget illetően.

62. Következésképpen az a véleményem, hogy amennyiben a Bíróság úgy ítélné meg, hogy a Montreali Egyezmény és a 2027/97 rendelet az alapeljárásban alkalmazandó, az alapeljárásban szereplő jogvita elbírálására joghatósággal rendelkező bíróságot az említett egyezmény 33. cikkének alkalmazásával kellene meghatározni.

C – A Montreali Egyezmény és a Róma II. rendelet 18. cikke közötti kapcsolatáról (harmadik kérdés)

63. Harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kívánja megtudni, hogy ellentétes-e a Montreali Egyezmény 29. cikkével egy, a károsult fél részére a légifuvarozó biztosítójával szembeni közvetlen keresetindítást előíró nemzeti rendelkezés.

64. Emlékeztetek arra, hogy ez a kérdés kizárólag abban az esetben releváns, ha az általam képviselt állásponttal ellentétben a Bíróság úgy ítéli meg, hogy a Montreali Egyezmény az alapeljárásban szereplőhöz hasonló körülmények között alkalmazandó.

65. A kérdést előterjesztő bíróság azt az elképzelést osztja, amely szerint, ha a Montreali Egyezmény kimerítő módon szabályozza a légifuvarozáshoz kapcsolódóan indítható kártérítés iránti kereseteket, a nemzeti jogban előírt közvetlen kereset ennél fogva nem indítható.

66. Emlékeztetek arra, hogy a Montreali Egyezmény 29. cikke az egyezményben megállapított felelősségi rendszert illetően kizárólagossági szabályt állapít meg, és úgy rendelkezik, hogy ezen egyezmény alapján bármilyen felelősség megállapítása iránti keresetindítás kizárólag ennek az egyezménynek a feltételeire és a felelősség korlátozására figyelemmel kezdeményezhető.

67. Mindazonáltal megjegyzem, hogy a Montreali Egyezmény kizárólag a légifuvarozó felelősségét szabályozza, a felelősségbiztosító kötelezettségét nem.

68. Következésképpen ez az egyezmény semmilyen módon nem érinti a nemzeti jog rendelkezései által a károsult személy részére biztosított azon jogot, hogy közvetlenül a felelős légifuvarozó biztosítójával szemben indítson keresetet.

69. Emellett a Montreali Egyezmény 29. cikke „annak a sérelme nélkül [alkalmazandó], hogy kinek van joga pert indítani, és az milyen vonatkozó jogokkal rendelkezik”. A károsult személy azon jogát tehát, hogy követelését a biztosítóval szemben érvényesítse, semmi esetre sem érinti a hivatkozott 29. cikkben szereplő kizárólagossági szabály.

70. Következésképpen, amennyiben a légifuvarozó felelősségét a Montreali Egyezmény rendelkezései szabályozzák, a károsult személyt megilleti a jog, hogy közvetlenül a fuvarozó biztosítójával szemben indítson keresetet, ha a Róma II. rendelet 18. cikke szerint választott alkalmazandó nemzeti jog biztosítja ezt a lehetőséget. Ezt a jogot előírhatja vagy a biztosítási szerződésre alkalmazandó jog, vagy az a jog, amely a Montreali Egyezmény alkalmazásának hiányában a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó lenne. Másként kifejezve, a Montreali Egyezmény nem érinti a Róma II. rendelet 18. cikkében biztosított két lehetőség alkalmazását.

D – A károsult személy által a biztosítóval szembeni közvetlen keresetindítás feltételeiről (negyedik kérdés)

71. A negyedik előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kérdezi, hogy a Róma II. rendelet 18. cikke lehetővé teszi-e a károsult személy számára, hogy közvetlenül a biztosítóval szemben indítson keresetet, amennyiben az ilyen keresetindítást a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó jog előírja, de a biztosítási szerződés felei egy másik jog alkalmazását kötötték ki.

72. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból ugyanis kitűnik, hogy a Landesgericht Korneuburg azon álláspont felé hajlik, hogy a Róma II. rendelet 4. cikkének (1) bekezdése alapján N. Brodnig felelősségét a *lex loci damni*, vagyis a jelen ügyben a spanyol jog szabályozza.¹⁷ A kérdést előterjesztő bíróság által benyújtott, a külföldi jogról tanúskodó okirat szerint a spanyol jog lehetővé teszi a károsult személy számára, hogy az alapügyben szereplő körülmények között közvetlenül a biztosítóval szemben indítson keresetet.

73. A kérdést előterjesztő bíróság mindazonáltal rámutat, hogy a biztosítási szerződés felei a szerződésre a német jog alkalmazását kötötték ki. Hangsúlyozza az alkalmazandó jog szabad megválasztása elvének a fontosságát, amelyre a „nagykockázatúnak” nevezett biztosítási szerződésekben lehetőség van, a légi járművek használatából eredő polgári jogi felelősséget is beleértve.¹⁸ Álláspontja szerint a károsult személy helyzete nem lehet a biztosított helyzeténél kedvezőbb. Bár a biztosítási szerződés felei arra a német jogot kötötték ki, ez a választás azzal a következménnyel járna, hogy a károsult személyt nem illethet meg a jog, hogy a spanyol jog alapján közvetlenül a biztosítóval szemben indítson keresetet.

74. Úgy tűnik számomra, hogy ez az érvelés egy téves előfeltevésből fakad.

75. A Róma II. rendelet 18. cikke a biztosítót vagy a felelős személyt terhelő kötelezettség meghatározására alkalmazandó anyagi jog szempontjából nem minősül kollíziós szabálynak. E cikk egyedüli célja, hogy meghatározza az arra a kérdésre alkalmazandó jogot, hogy a károsult érvényesítheti-e követelését közvetlenül a biztosítóval szemben, és nem érinti a biztosító vagy a felelős személy kötelezettségeinek terjedelmét.

76. Ugyanezen 18. cikk alapján ez a közvetlen keresetindításhoz való jog akkor áll fenn, ha azt vagy a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó jog, vagy a biztosítási szerződésre alkalmazandó jog előírja.

77. Magának a közvetlen keresetindításhoz való jognak a létezésére és adott esetben az ilyen keresetindítás feltételeire vonatkozó kérdéstől függetlenül¹⁹ a biztosító kötelezettségeit továbbra is a biztosítási szerződésre alkalmazandó jog szabályozza. E tekintetben ugyanennek a 18. cikknek semmilyen hatása nincs az alkalmazandó jog biztosítási szerződés felei általi megválasztására.

17 — Megjegyzem, hogy bár az alapeljárás felperese a tárgyaláson utalt arra, hogy ebben a szakaszban nem zárható ki, hogy a Róma II. rendelet 4. cikkének (2) bekezdése alapján az osztrák jog alkalmazandó, megállapítható, hogy ennek megítélése egyedül a nemzeti bíróság hatáskörébe tartozik.

18 — A „nagykockázatok” az életbiztosítás körén kívül eső közvetlen biztosítási tevékenység megkezdésére és gyakorlására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról szóló, 1973. július 24-i 73/239/EGK első tanácsi irányelv (HL L 228., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 14. o.) 5. cikkének d) pontjában felsorolt kockázatok, amelyek között szerepel a légi járművek használatából eredő felelősség, amely kockázat az irányelv melléklete A. pontjának 11. ágazatába van besorolva (lásd: a 88/357 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének f) pontja).

19 — Végül megjegyzem, hogy az a kérdés, hogy ez a kollíziós szabály nemcsak magára a közvetlen keresetindítás lehetőségére vonatkozik-e, hanem annak esetleges feltételeire és korlátaira is, vitatott a jogtudományban. Lásd: Żarnowiec, Ł., „Zobowiązania pozaumowne. Bezpośrednie powództwo przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej”, *System prawa prywatnego, Tom 20B, Prawo prywatne międzynarodowe*, Varsovie, CH Beck, Instytut Nauk Prawnych PAN 2015, 872. o.; Frás, M., Pacuła, K., *Umowa ubezpieczenia obowiązkowego w prawie prywatnym międzynarodowym*, in: *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*, Toruń 2014, 177. o.; Dickinson A., *The Rome II Regulation: The Law Applicable to Non-contractual Obligations*, Oxford, OUP 2008, 610. o.

78. Magának a Róma II. rendelet 18. cikkének a megfogalmazásából is az következik egyébként, hogy egy vagylagos szerkezetű kapcsolószabályról van szó abban az értelemben, hogy elegendő, ha az egyik érintett jog előírja a közvetlen keresetindítás lehetőségét.

79. Ez a megfontolás attól függetlenül alkalmazandó, hogy a biztosítási szerződésre alkalmazandó jogot a szerződő felek kötik ki, vagy azt az 593/2008 rendeletben²⁰ előírt kollíziós szabályok alkalmazásával határozzák meg.

80. Következésképpen valamely károsult akkor indíthat keresetet közvetlenül a biztosítóval szemben, ha ez a lehetőség vagy a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó jogból, vagy a biztosítási szerződésre alkalmazandó jogból származik, függetlenül attól, hogy e jogot a biztosítási szerződés felei kötötték ki, vagy azt a Róma I. rendeletben előírt kollíziós szabályok jelölték ki.

81. Ezt az értelmezést teljes mértékben megerősíti a Róma II. rendelet²¹ elfogadását eredményező jogalkotási javaslat indokolása. E javaslat szerint az érintett kollíziós szabály kijelöli az annak meghatározására alkalmazandó jogot, hogy a károsult személy jogosult-e keresetet indítani közvetlenül a biztosítóval szemben. Mindenesetre a biztosító kötelezettségeinek terjedelme a biztosítási szerződésre alkalmazandó jog hatálya alá tartozik.

82. Hasonlóképpen, ezt a jogalkotási javaslatot, vagyis a nemzetközi magánjoggal foglalkozó európai csoport (EGPIL/GEDIP) által előkészített Róma II. megállapodásra vonatkozó javaslatot megelőző tudományos munkákból kitűnik,²² hogy a szóban forgó szabály, amelyet a Róma II. megállapodásra vonatkozó javaslatból lényeges módosítások nélkül vettek át, különös kapcsolószabályt ír elő a károsult által a biztosítóval szembeni közvetlen keresetindítást illetően, beleértve az e jog gyakorlására vonatkozó esetleges korlátokat is. Ezzel szemben a biztosító kötelezettségeinek mértéke a biztosítási szerződésre alkalmazandó jog hatálya alá tartozik. Ezenkívül, a hivatkozott kommentárból egyértelműen kitűnik, hogy egy vagylagos szabályról van szó.

83. Tekintettel arra, hogy a Róma II. rendelet 18. cikke vagylagos szabályt tartalmaz, a jelen ügyben az alapeljárás felperese keresetet indíthat közvetlenül a biztosítóval szemben, ha ez a lehetőség a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó spanyol jogból származik, függetlenül attól, amit a biztosítási szerződésre alkalmazandó német jog előír.

84. Ez a megoldás nem megy szembe a szerződés felei akaratának önállóságával, akiket megillet a lehetőség, hogy e szerződés tekintetében szabadon megválasszák az alkalmazandó jogot. Ez a választás nem sértheti sem harmadik személy, sem a károsult személy jogait.²³

20 — A szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról (Róma I.) szóló, 2008. június 17-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 177., 6. o.).

21 — Lásd: a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre (Róma II.) irányuló javaslata (2003. július 22-i COM[2003] 427 végleges dokumentum, 27. o.) a rendelettervezet 14. cikkével kapcsolatban.

22 — Lásd: a Róma II. megállapodásra vonatkozó javaslat 6. cikkéhez fűzött kommentár, Fallon, M., „Commentaire de la proposition pour une convention européenne sur la loi applicable aux obligations non contractuelles”, Groupe européen de droit international privé, réunions de la Haye des 26 à 28 septembre 1997 et de Luxembourg des 25 à 27 septembre 1998, Revue belge de droit international, 1997/2, 696. o.

23 — A szerződésen kívüli kötelmi viszonyokra alkalmazandó jog megválasztásának szabadságát illetően ezt a klasszikus megfontolást a Róma II. rendelet 14. cikkének (2) bekezdése kifejezetten előírja. Ha sem a biztosítási szerződés joga, sem a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra rendszeren alkalmazandó jog nem teszi lehetővé a közvetlen keresetindítást, a károsult csak akkor indíthat ilyen keresetet a biztosítóval szemben, ha azt a károsult és a felelős személy által választott jog lehetővé teszi.

85. Megjegyzem, hogy a Róma II. rendelet 18. cikke a károsult személy érdekeit védő rendelkezést tartalmaz, lehetővé téve számára, hogy a legkedvezőbb rendszert vegye igénybe, jogilag kifejezve követelését közvetlenül a biztosítóval szemben érvényesítse.²⁴ Ezenkívül a jogalkotó már figyelembe vette a biztosító érdekeit azzal, hogy a közvetlen keresetindítás alapját két jogra korlátozta, amelyek alkalmazását a biztosító jogszerűen előre láthatja, vagyis egyrészt a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó jogra, másrészt pedig a biztosítási szerződésre alkalmazandó jogra.²⁵

86. Következésképpen a biztosított és a biztosító által az alkalmazandó jog közös megállapodásban való megválasztása nem járhat azzal a következménnyel, hogy megakadályozza a károsult személyt közvetlen keresetindításhoz való jogának gyakorlásában, amennyiben ez a jog a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó jogból származik.

87. A fentiekre tekintettel úgy vélem, hogy a Róma II. rendelet 18. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a károsult személy közvetlenül a felelősségbiztosítóval szemben keresetet indíthat, ha azt a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó jog előírja, függetlenül attól, amit a felek által választott, a biztosítási szerződésre alkalmazandó jog megállapít.

VI – Véggöveztetések

88. A fenti megfontolások alapján azt javaslom a Bíróságnak, hogy a Landesgericht Korneuburg által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre az alábbi választ adja:

- 1) A 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított, a légi fuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendelet 1. cikkét és 3. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött, az Európai Közösség által 1999. december 9-én aláírt, és annak nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal jóváhagyott egyezmény rendelkezései nem alkalmazandók egy olyan nemzeti repülésre, amelyet nem egy, a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében vett működési engedéllyel rendelkező légifuvarozó hajtott végre.
- 2) A szerződésen kívüli kötelmi viszonyokra alkalmazandó jogról („Róma II.”) szóló, 2007. július 11-i 864/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 18. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a károsult személy közvetlenül a felelős személy biztosítójával szemben indíthat keresetet, ha azt a szerződésen kívüli kötelmi viszonyra alkalmazandó jog előírja, függetlenül attól, amit a felek által választott, a biztosítási szerződésre alkalmazandó jog megállapít.

24 — Emlékeztetni kell arra, hogy a biztosítási tárgyú jogvitákban a felelősségbiztosítóval szemben eljáró károsult gyengébb félnek tekinthető. Lásd: FBTO Schadeverzekeringen ítélet (C-463/06, EU:C:2007:792, 28. pont). Ez a megfontolás szintén alátámasztja a károsult személy biztosítóval szembeni közvetlen keresetindításának bevezetését a közúti balesetek területén (lásd: a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről, valamint a Tanács 73/239/EGK és 88/357/EGK irányelveinek módosításáról szóló, 2000. május 16-i 2000/26/EK irányelv [Negyedik gépjármű-biztosítási irányelv; HL L 181., 65. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 3. kötet, 331. o.]).

25 — Lásd: rendeletjavaslat COM(2003) 427 végleges, 27. o.