



## Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO  
MACIEJ SZPUNAR IŠVADA,  
pateikta 2015 m. gegužės 20 d.<sup>1</sup>

**Byla C-240/14**

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

(Landesgericht Korneuburg (Austrija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą

„Oro vežėjų atsakomybė nelaimingų atsitikimų atveju — Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo — Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 — Taikymo sritis — Skrydis ultralenguoju motoriniu orlaiviu, kurio naudotojas neturi licencijos oro susisiekimui vykdyti — Skrydis, kurio išvykimo ir atvykimo vieta yra ta pati, vykdomas siekiant parodyti nekilnojamąjį turtą galimam pirkėjui — Reglamentas (EB) Nr. 864/2007 — 18 straipsnis — Tiesioginis ieškinyš atsakingo asmens draudikui“

### I – Įžanga

1. Šis *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su teisės, taikytinos Austrijoje gyvenančio privataus asmens reikalavimui atlyginti žalą, pareikštam orlaivio naudotojui ir jo civilinės atsakomybės draudikui po Ispanijoje įvykusio oro eismo įvykio, nustatymu.

2. Sąjungos teisės raidos požiūriu šis prašymas susijęs su dvigubu interesu. Pirma, Teisingumo Teismas turi galimybę patikslinti atitinkamai Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo<sup>2</sup> ir Reglamento (EB) Nr. 2027/97, kuriuo įgyvendinama ši konvencija<sup>3</sup>, taikymo sritį. Antra, jis suteikia galimybę patikslinti Reglamento (EB) Nr. 864/2007<sup>4</sup> 18 straipsnio, kuriame numatytas tiesioginis ieškinyš atsakingo asmens draudikui, taikymo sritį.

1 — Originalo kalba: prancūzų.

2 — 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje sudaryta konvencija, pasirašyta Europos bendrijos 1999 m. gruodžio 9 d. ir jos vardu patvirtinta 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB (OL L 194, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491; toliau – Monrealio konvencija). Monrealio konvencija Bendrijoje įsigaliojo 2004 m. birželio 28 d.

3 — 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru (OL L 285, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 3 t., p. 489), iš dalies pakeistas 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002 (OL L 140, p. 2; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 6 t., p. 246) (toliau – Reglamentas Nr. 2027/97).

4 — 2007 m. liepos 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl nesutartinėms prievolėms taikytinos teisės („Roma II“) (OL L 199, p. 40).

## II – Teisinis pagrindas

### A – *Monrealio konvencija*

3. Monrealio konvencijos 1 straipsnio „Taikymo sritis“ 1 ir 2 dalyse nurodyta:

„1. Ši konvencija taikoma visiems tarptautiniams keleivių, bagažo arba krovinių vežimams, kuriuos už atlygį vykdo orlaivis. Ji vienodai taikoma neatlygintinam vežimui, kurį orlaiviu vykdo oro transporto įmonė.

2. Šioje konvencijoje sąvoka „tarptautinis vežimas“ – tai bet koks vežimas, kurio metu pagal šalių susitarimą, išvykimo ir atvykimo vieta nesvarbu, ar sustojama vežant ar perkraunama, yra abiejų valstybių, šios konvencijos šalių, teritorijose arba vienos valstybės, šios konvencijos šalies, teritorijoje, jeigu sutarto sustojimo vieta yra kitoje valstybėje, net jeigu ši nėra valstybė, šios konvencijos šalis. Šioje konvencijoje vežimas tarp dviejų vienos valstybės, šios konvencijos šalies, teritorijoje esančių punktų be sutarto sustojimo vietos nėra laikomas tarptautiniu vežimu.

<...>“

4. Monrealio konvencijos 17 ir 21 straipsniuose reglamentuojama kompensacija keleivio gyvybės atėmimo ar sužalojimo atveju.

5. Šios konvencijos 29 straipsnyje nustatyta:

„Vežant keleivius, bagažą ir krovinį, bet koks ieškinys dėl žalos atlyginimo, nesvarbu, koks jo pagrindas, ar tai būtų ši konvencija, sutartis, deliktas arba kas kita, gali būti pareiškiamas tik pagal šioje konvencijoje numatytas sąlygas ir atsakomybės ribas, iš anksto nesprenžiant klausimo, kokie asmenys turi teisę pareikšti ieškinį bei kokios yra jų atitinkamos teisės. Bet kuriuo tokiu atveju baudiniai, pavyzdiniai arba bet kokie kiti neatlygintiniai [kiti nei kompensuojamieji] nuostoliai negali būti išieškomi.“

6. Tos pačios konvencijos 33 straipsnyje nustatomi teismai, turintys jurisdikciją nagrinėti ieškinius dėl atsakomybės, pareikštus pagal šią konvenciją.

### B – *Sąjungos teisės aktai*

7. Reglamento Nr. 2027/97 1 straipsnyje nustatyta:

„Šis reglamentas įgyvendina atitinkamas Monrealio konvencijos nuostatas dėl keleivių ir jų bagažo vežimo oru ir nustato tam tikras papildomas nuostatas. Šio reglamento nuostatos taip pat taikomos ir oro transporto vežimui bet kurioje vienoje valstybėje narėje.“

8. Šio reglamento 2 straipsnio 1 dalies b punkte numatyta:

„1. Šiame reglamente:

<...>

- b) „Bendrijos oro vežėjas“ – oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, valstybės narės išduotą pagal Reglamento [(EEB)] Nr. 2407/92 nuostatas<sup>[5]</sup>“.

9. Reglamento Nr. 2027/97 3 straipsnio 1 dalis suformuluota taip:

„Bendrijos oro vežėjo atsakomybę už keleivius ir jų bagažą reglamentuoja visos su tokia atsakomybe susijusios Monrealio konvencijos nuostatos.“

10. Sąjungos oro transporto vežėjų oro susisiekimo paslaugų teikimas Europos Sąjungoje šiuo metu reglamentuotas Reglamente (EB) Nr. 1008/2008<sup>6</sup>.

11. Reglamento Nr. 1008/2008 2 straipsnio 4–6 punktuose nustatyta:

„Šiame reglamente:

<...>

4) oro susisiekimo paslauga – skrydis arba skrydžių serija keleiviams, paštui ir (arba) kroviniams vežti už atlygį ir (arba) samdos pagrindais;

5) skrydis – vykimas iš nurodyto oro uosto į nurodytą paskirties oro uostą;

6) vietinis skrydis – skrydis, nesusijęs su keleivių, pašto ir (arba) krovinių vežimu tarp skirtingų oro uostų ar kitų leidžiamų tūpimo vietų“.

12. Minėto reglamento 3 straipsnio 1 ir 3 dalyse nustatyta:

„1. Bendrijoje įsisteigusiai įmonei neleidžiama oro transportu už atlygį ir (arba) samdos pagrindais vežti keleivių, pašto ir (arba) krovinių, jei ji neturi atitinkamos licencijos oro susisiekimui vykdyti.

<...>

3. Nedarant poveikio jokių kitų galiojančių Bendrijos, nacionalinės arba tarptautinės teisės nuostatų taikymui, toliau išvardytų kategorijų oro susisiekimo paslaugoms netaikomas reikalavimas turėti galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti:

a) oro susisiekimo paslaugoms, teikiamoms bemotoriu orlaiviu ir (arba) ultralengvuuju motoriniu orlaiviu, ir

b) vietiniams skrydžiams.“

13. Reglamento „Roma II“ 4 straipsnyje nustatyta:

„1. Jeigu šiame reglamente nenumatyta kitaip, iš delikto atsirandančiai nesutartinei prievolei taikoma tos šalies teisė, kurioje atsirado žala, neatsižvelgiant į tai, kurioje šalyje įvyko žalą sukėlęs įvykis, ir neatsižvelgiant į tai, kurioje šalyje ar šalyse atsirado netiesioginių to įvykio pasekmių.

2. Tačiau jei abiejų asmenų – traukiamo atsakomybės asmens ir žalą patyrusio asmens – įprastinės gyvenamosios vietos žalos atsiradimo metu yra toje pačioje šalyje, taikoma tos šalies teisė.

5 — 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas dėl oro vežėjų licencijavimo (OL L 240, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 2 t., p. 3).

6 — 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (nauja redakcija) (OL L 293, p. 3). Šiuo reglamentu nuo 2008 m. lapkričio 1 d. panaikintas Reglamentas Nr. 2407/92.

<...>“

14. Šio reglamento 18 straipsnyje nustatyta:

„Žalą patyręs asmuo atsakingo asmens draudikui gali tiesiogiai pareikšti savo ieškinį dėl žalos atlyginimo, jeigu tai numato nesutartinėms prievolėms taikytina teisė ar draudimo sutarčiai taikytina teisė.“

### III – Ginčas pagrindinėje byloje

15. 2010 m. rugpjūčio 30 d. E. Prüller-Frey, ieškovė pagrindinėje byloje, pateko į nelaimingą atsitikimą netoli Cheres de la Fronteros (Ispanija), kai skrido malūnsparniu, pilotuojamu jo savininko Felix Preiss. Skrydžio išvykimo ir atvykimo vieta buvo Medinos-Sidonijos (Ispanija) oro uostas, o skrydžio tikslas – apžiūrėti F. Preiss priklausantį sklypą siekiant galbūt sudaryti nekilnojamojo turto sandorį.

16. Kaip matyti iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, civilinės atsakomybės draudimo liudijimas, taikomas nagrinėjamam malūnsparniui, buvo pasirašytas ne savininko F. Preiss, bet N. Brodnig, kaip orlaivio valdytojo, ir išduotas Vokietijos draudimo bendrovės *Axa Versicherung AG*. Šiam draudimo liudijimui taikoma Vokietijos teisė ir jame numatytas susitarimas dėl Vokietijos teismų jurisdikcijos.

17. Be to, iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad N. Brodnig nėra oro vežėjo licenciją turinti įmonė.

18. E. Prüller-Frey įprastinė gyvenamoji vieta yra Austrijoje. Byloje nagrinėjama laikotarpiu N. Brodnig savo gyvenamąją vietą buvo deklaravęs ir Austrijoje, ir Ispanijoje. Vis dėlto, iš bylos medžiagos matyti, jog prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekęs teismas yra linkęs manyti, kad, atsižvelgiant į galimą Reglamento „Roma II“ 4 straipsnio 2 dalies taikymą, įvykio metu pagrindinės bylos šalių įprastinė gyvenamoji vieta nebuvo toje pačioje valstybėje.

19. E. Prüller-Frey kreipėsi į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusį teismą su prašymu atlyginti dėl nelaimingo atsitikimo patirtą žalą, grindžiamu solidaria atsakovų pagrindinėje byloje atsakomybe.

20. Kaip matyti iš bylos medžiagos, ieškovė pagrindinėje byloje pareiškstame ieškinyje teigia, kad pagal Reglamentą (EB) Nr. 44/2001<sup>7</sup> jurisdikciją turi Austrijos teismai, o pagal Reglamento „Roma II“ 4 straipsnio 2 dalį taikoma Austrijos teisė. Be to, ieškovė teigia, kad pagal Austrijos teisę ji turi teisę pareikšti tiesioginį ieškinį draudikui.

21. E. Prüller-Frey teigimu, bendrovė *Axa Versicherung AG* gali būti patraukta bendraatsakove Austrijos teisme pagal Reglamento „Briuselis I“ 6 straipsnį arba pagal jo 11 straipsnį, susijusį su nukentėjusiojo tiesioginiu ieškiniu draudikui.

22. Atsakovai pagrindinėje byloje ginčija ir Austrijos teismo jurisdikciją, ir Austrijos teisės taikytinumą, tvirtindami, kad taikytina Ispanijos teisė ir kad teismas, kuriame iškelta byla, neturi jurisdikcijos. Dėl galimybės pareikšti tiesioginį ieškinį draudikui atsakovai pagrindinėje byloje teigia, kad pagrindinės bylos aplinkybėmis toks ieškinyje nėra leidžiamas nei pagal Vokietijos teisę, kuri taikoma draudimo liudijimui, nei pagal taikytiną Ispanijos teisę.

<sup>7</sup> — 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo (OL L 12, 2001, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 19 sk., 4 t., p. 42; toliau – Reglamentas „Briuselis I“). Nuo 2015 m. sausio 10 d. šis reglamentas buvo pakeistas 2012 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1215/2012 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo (OL L 351, p. 1), kuris vis dėlto netaikomas pagrindinei bylai dėl jo 66 straipsnyje numatytų pereinamojo laikotarpio nuostatų.

23. Tačiau iš prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo paprašytos pateikti pažymos, patvirtinančios teisės normą, matyti, kad pagal Ispanijos teisę ieškovė pagrindinėje byloje gali pareikšti tiesioginį ieškinį draudikui.

24. Nors, atrodo, nė viena pagrindinės bylos šalis nesirėmė Monrealio konvencija, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui vis dėlto kyla abejonių dėl šios konvencijos taikytinumo. Jis taip pat kelia klausimą dėl pagrindinės bylos faktinėms aplinkybėms taikytinos atsakomybės sistemos tuo atveju, jeigu Monrealio konvencija būtų taikoma, ir tuo atveju, jei ji nebūtų taikoma.

#### IV – Prejudiciniai klausimai ir procesas Teisingumo Teisme

25. Šiomis aplinkybėmis *Landesgericht Korneuburg* nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar Reglamento [Nr. 2027/97] 2 straipsnio 1 dalies a ir c punktus, Reglamento [(EB) Nr. 785/2004<sup>8</sup>] 3 straipsnio c ir g punktus ir [Monrealio] konvencijos 1 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad reikalavimui atlyginti žalą, kurį pateikė nukentėjusioji:

- kuri buvo vežama orlaiviu, kurio pakilimo ir nutūpimo vieta yra ta pati vieta valstybėje narėje,
- kurią orlaivio pilotas vežė neatlygintinai,
- kurios skrydžio tikslas buvo iš viršaus apžiūrėti nekilnojamąjį turtą, kurio pirkimo sandorį ji ketino sudaryti su pilotu, ir
- kuri patyrė kūno sužalojimų orlaiviui nukritus,

taikytinas tik [Monrealio] konvencijos 17 straipsnis, o nacionalinės teisės aktai netaikomi?

Jeigu į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai:

2. Ar [Monrealio] konvencijos 33 straipsnį ir Reglamento [Nr. 44/2001] 67 straipsnį reikia aiškinti taip, kad jurisdikcija nagrinėti ir spręsti pirmajame klausime nurodytus reikalavimus atlyginti žalą nustatoma išimtinai pagal [Monrealio] konvencijos 33 straipsnį?

Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai:

3. Ar [Monrealio] konvencijos 29 straipsnį ir Reglamento [„Roma II“] 18 straipsnį reikia aiškinti taip, kad jiems prieštarauja nacionalinės teisės normos, pagal kurias pirmajame klausime nurodyta nukentėjusioji gali tiesiogiai pareikšti ieškinį žalą padariusio asmens civilinės atsakomybės draudikui?

8 — 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl draudimo reikalavimų oro vežėjams ir orlaivių naudotojams (OL L 138, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 160).

Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai:

4. Ar Antrosios direktyvos [88/357/EEB<sup>9</sup>] 7 straipsnio 1 dalies f punktą ir Reglamento [„Roma II“] 18 straipsnį reikia aiškinti taip, kad situacija, susijusi su pirmame klausime nurodytos nukentėjusiosios pareikštu tiesioginiu ieškiniu žalą padariusio asmens civilinės atsakomybės draudikui, turi būti vertinama pagal trečiosios valstybės teisę, kai:
- pagal kolizines deliktinės atsakomybės taisykles taikytina teisė savo draudimo sutarčių įstatyme numato tiesioginį ieškinį,
  - draudimo sutarties šalys pasirenka taikyti trečiosios valstybės teisę,
  - remiantis šiuo pasirinkimu, taikoma valstybės, kurioje įsisteigęs draudikas, teisė ir
  - šios valstybės teisės sistemoje, draudimo sutarčių įstatyme, taip pat numatytas tiesioginis ieškinys?“

26. 2014 m. gegužės 12 d. nutartį dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą Teisingumo Teismo kanceliarija gavo 2014 m. gegužės 15 d. Pastabas raštu pateikė ieškovė pagrindinėje byloje, Austrijos vyriausybė ir Europos Komisija.

27. Motyvuotą prašymą surengti posėdį pateikė ir atsakovai pagrindinėje byloje, ir Prancūzijos vyriausybė, jie rašytinėje proceso dalyje nedalyvavo. Pagrindinės bylos šalys ir kiti suinteresuotieji asmenys dalyvavo 2015 m. kovo 4 d. surengtame posėdyje.

## V – Analizė

28. Primenu, kad Monrealio konvencija yra sudedamoji Sąjungos teisinės sistemos dalis, tad tai yra aktas, kurį Teisingumo Teismas turi jurisdikciją aiškinti per prejudicinio sprendimo procedūrą<sup>10</sup>.

29. Kiek tai susiję su ieškiniais dėl žalos, susijusios su oro transporto įvykiais, atlyginimo, šioje konvencijoje reglamentuotas tik kompetentingo teismo nustatymas, taip pat kai kurie materialiniai žalos atlyginimo aspektai, jeigu keleivis mirė ar patyrė sužalojimą. Tačiau jeigu Monrealio konvencija netaikytina, kompetentingas teismas nustatomas pagal Reglamentą „Briuselis I“ ir kompetentingas teismas nagrinėja reikalavimą atlyginti žalą taikydamas nacionalinės teisės nuostatas, nustatytas pagal kolizines normas.

30. Taigi Monrealio konvencijos taikymo klausimą reikia išnagrinėti prieš nagrinėjant kitus prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimus.

## A – Dėl Monrealio konvencijos taikytinumo (pirmasis klausimas)

31. Pirmuoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekęs teismas nori iš esmės sužinoti, ar pagrindinėje byloje taikytina Monrealio konvencija, kai skrydžio išvykimo ir atvykimo vieta buvo tas pats valstybės narės teritorijoje esantis oro uostas, o keleivė buvo skraidinama nemokamai, siekiant apžiūrėti orlaivio savininkui priklausantį sklypą nekilnojamojo turto sandorio sudarymo tikslais.

9 — 1988 m. birželio 22 d. Antroji Tarybos direktyva 88/357/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su tiesioginiu draudimu, išskyrus gyvybės draudimą, derinimo, apibrėžianti nuostatas, padedančias veiksmingai naudotis laisve teikti paslaugas, ir iš dalies keičianti Direktyvą 73/239/EEB (OL L 172, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 198).

10 — Sprendimas *Wucher Helicopter ir Euro-Aviation Versicherung* (C-6/14, EU:C:2015:122, 33 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).



32. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad, jo nuomone, Monrealio konvencijos taikytinumą ginčo pagrindinėje byloje faktinėms aplinkybėms lemia tai, kad Reglamento Nr. 2027/97 taikymas buvo išplėstas skrydžiams, vykdomiems tik vienoje valstybėje narėje. Jis taip pat pažymi, kad, nors šis reikalavimas atlyginti žalą nėra skirtas licenciją turinčiam oro vežėjui, vis dėlto šis prašymas yra susijęs su atsakomybe dėl orlaivio naudojimo. Tačiau Reglamente Nr. 785/2004 atsakomybės draudimą reikalaujama turėti ne tik oro vežėjams, bet ir orlaivių naudotojams.

33. Posėdyje dalyvavę atsakovai pagrindinėje byloje, remdamiesi analogiškais argumentais kaip ir prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, tvirtino, kad Monrealio konvencija yra taikoma.

34. Ieškovė pagrindinėje byloje, Austrijos ir Prancūzijos vyriausybės ir Komisija dėl šiek tiek skirtingų priežasčių mano, kad Monrealio konvencija netaikoma.

35. Prancūzijos vyriausybė nurodo, kad skrydžio, kurio išvykimo ir atvykimo vieta yra ta pati (kaip yra pagrindinėje byloje), negalima laikyti vykdomu „oro transportu“, kaip tai suprantama Monrealio konvencijoje ir Reglamente Nr. 2027/97. Kitos šalys ir suinteresuotieji asmenys teigia, kad Monrealio konvencija netaikytina, remdamiesi tuo, kad skrydį vykdė ne „oro vežėjas“, kaip jis suprantamas Reglamente Nr. 1008/2008.

36. Norėčiau pažymėti, kad Monrealio konvencija pagal jos 1 straipsnio 1 dalį taikoma visiems „*tarptautiniams*“<sup>11</sup> keleivių, bagažo arba krovinių vežimams, kuriuos <...> vykdo orlaivis“.

37. Reglamento Nr. 2027/97, kuriuo Monrealio konvencija įgyvendinama Sąjungos teisinėje sistemoje, 1 ir 3 straipsniais šios konvencijos taikymas išplečiamas skrydžiams, vykdomiems tik vienos valstybės narės teritorijoje.

38. Šiuo atžvilgiu Reglamento Nr. 2027/97 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad Sąjungos oro vežėjo atsakomybę reglamentuoja Monrealio konvencijos nuostatos ir nedaroma skirtumo tarp tarptautinių skrydžių ir nacionalinių skrydžių, vykdomų Sąjungos viduje.

39. Be to, minėto reglamento 2 straipsnio 1 dalies b punkte „[Sąjungos] oro vežėjas“ apibrėžiamas kaip asmuo, turintis galiojančią veiklos licenciją, valstybės narės išduotą pagal Reglamento Nr. 1008/2008<sup>12</sup> nuostatas.

40. Iš to darytina išvada, kad Monrealio konvencijoje numatyta atsakomybės sistema taikoma nacionaliniams skrydžiams Sąjungos viduje, jeigu šiuos skrydžius vykdo oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 1008/2008.

41. Iš tiesų, kaip matyti iš Reglamento (EB) Nr. 889/2002<sup>13</sup> 8 konstatuojamosios dalies, Monrealio konvencijos nuostatų taikymo išplėtimas nacionaliniams skrydžiams buvo motyvuojamas tuo, kad, sukūrus oro susisiekimo paslaugų vidaus rinką, Sąjungoje išnyko skirtumas tarp tarptautinio ir nacionalinio transporto ir tai suteikia pagrindą nustatyti vieną atsakomybės sistemą<sup>14</sup>.

42. Tačiau pagrindinėje byloje iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad N. Brodnić neturėjo oro vežėjo licencijos.

11 — Išskirta mano.

12 — Nuo 2008 m. lapkričio 1 d. šis reglamentas pakeitė Reglamentą Nr. 2407/92.

13 — 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, iš dalies keičiantis Tarybos reglamentą Nr. 2027/97 (OL L 140, p. 2; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 6 t., p. 246). Šis pakeitimas padarytas po to, kai buvo sudaryta Monrealio konvencija.

14 — Žr. Komisijos pasiūlymą, kuriuo remiantis buvo priimtas Reglamentas Nr. 889/2002 [2000 m. birželio 7 d. COM(2000) 340, aiškinamojo memorandumo 3 punktas], ir Komisijos pasiūlymą, kuriuo remiantis buvo priimtas Reglamentas Nr. 2027/97 [1995 m. gruodžio 20 d. COM(95) 724, p. 4]. Reglamente Nr. 2027/97 dar iki Monrealio konvencijos sudarymo buvo numatyta viena atsakomybės sistema, taikoma nacionaliniam ir tarptautiniam transportui Bendrijoje.

43. Taigi nagrinėjama skrydžiui netaikomos nei Reglamento Nr. 2027/97, nei Monrealio konvencijos nuostatos, nes tai yra nacionalinis skrydis, kurį vykdė ne licenciją turintis oro vežėjas. Iš to darytina išvada, kad nagrinėjamą reikalavimą atlyginti žalą reikia nagrinėti remiantis tik taikytina nacionaline teise, nustatyta pagal kolizines normas.

44. Be to, pažymiu, jog iš ginčo pagrindinėje byloje aplinkybių matyti, kad N. Brodnig neprivalėjo turėti oro vežėjo licencijos.

45. Šiuo klausimu Reglamento Nr. 1008/2008 3 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad oro susisiekimo paslaugas Sąjungoje teikiančioms įmonėms taikomas įpareigojimas gauti licenciją oro susisiekimui vykdyti. Vis dėlto pagal šio reglamento 3 straipsnio 3 dalies a ir b punktus kai kurioms oro susisiekimo paslaugoms šis įpareigojimas netaikomas. Ši išimtis konkrečiai taikoma „oro susisiekimo paslaugoms, teikiamoms bemotoriu orlaiviu ir (arba) ultralenguoju motoriniu orlaiviu“, ir „vietiniams skrydžiams“<sup>15</sup>.

46. Taip yra pagrindinėje byloje nagrinėjamo skrydžio atveju, nes tai vietinis skrydis, kurio išvykimo ir atvykimo vieta ta pati, o atitinkamas orlaivis yra ultralengvasis motorinis orlaivis.

47. Atsižvelgdamas į tai, kas nurodyta pirmiau, manau, jog Reglamento Nr. 2027/97 1 straipsnį ir 3 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad Monrealio konvencijos nuostatos netaikomos nacionaliniam skrydžiui, kurį vykdo ne licenciją oro susisiekimui vykdyti turintis oro vežėjas, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 1008/2008.

#### B – Dėl Monrealio konvencijos ir Reglamento „Briuselis I“ tarpusavio ryšio (antrasis klausimas)

48. Atsižvelgiant į mano išvadą dėl pirmojo klausimo, į antrąjį ir trečiąjį prejudicinius klausimus atsakyti nebūtina, nes jie pateikti tik tuo atveju, jeigu Monrealio konvencija būtų taikoma.

49. Vis dėlto trumpai juos išnagrinėsiu, jeigu Teisingumo Teismas manytų, kad ši konvencija taikoma.

50. Antruoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teiraujasi dėl Monrealio konvencijos 33 straipsnio ir Reglamento „Briuselis I“ 67 straipsnio nuostatų tarpusavio sąsajos.

51. Primenu, jog minėtame 67 straipsnyje numatyta, kad Reglamentas „Briuselis I“ nepažeidžia Sąjungos dokumentuose arba suderintuose nacionalinės teisės aktuose esančių nuostatų, kuriomis konkrečiose bylose nustatoma teismų jurisdikcija. Taigi šiame straipsnyje yra aiškiai numatyta, kad yra specialiųjų taisyklių dėl Reglamento „Briuselis I“ jurisdikcijos taisyklių.

52. Be to, norėčiau pažymėti, kad Reglamento „Briuselis I“ 67 straipsnyje daroma nuoroda į Sąjungos teisės akte įtvirtintą *lex specialis*. Taigi, kitaip nei šio reglamento 71 straipsniui, kuris susijęs su teismų jurisdikcijos taisyklėmis, numatytomis konvencijose, kuriose valstybės narės jau dalyvavo šio reglamento įsigaliojimo momentu, ir pagal kurį jas leidžiama taikyti su sąlyga, kad jomis nepažeidžiami pagrindiniai Reglamento „Briuselis I“ principai<sup>16</sup>, 67 straipsniui nėra nustatytos jokios sąlygos.

15 — Reglamento Nr. 1008/2008 2 straipsnio 4 punkte „oro susisiekimo paslauga“ apibrėžiama kaip „skrydis arba skrydžių serija keleiviams, paštui ir (arba) kroviniams vežti <...>“ Be to, šio reglamento 2 straipsnio 5 ir 6 punktuose atskiriamas „skrydis“, t. y. paslauga, reiškianti vykimą iš nurodyto oro uosto į *kitą* paskirties oro uostą, ir „vietinis skrydis“, kuris nesujęs su keleivių, pašto ir (arba) krovinių vežimu tarp skirtingų oro uostų.

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



53. Šiuo klausimu, man atrodo, sunku ginčyti tai, kad Monrealio konvencijos 33 straipsnis yra tokia *lex specialis*, kuri yra Sąjungos teisės akte ir pagal kurią neleidžiama taikyti Reglamente „Briuselis I“ numatytų bendrųjų jurisdikcijos taisyklių. Šis netaikymas yra susijęs su teismų jurisdikcijos klausimais, reglamentuojamais Monrealio konvencijos 33 straipsnyje.

54. Vis dėlto dar reikia išnagrinėti, ar šis 33 straipsnis yra taikomas skrydžio, vykdomo tik vienoje valstybėje narėje, atveju.

55. Šiuo klausimu Austrijos vyriausybė tvirtina, kad Monrealio konvencija taikoma tik tarptautiniam vežimui ir kad Reglamentu Nr. 2027/97 yra išplečiama ne šios konvencijos 33 straipsnyje nurodytų jurisdikcijos taisyklių, o tik materialinių nuostatų taikymo sritis.

56. Manęs ši pozicija neįtikina.

57. Pagal Reglamento Nr. 2027/97 3 straipsnio 1 dalį oro vežėjų atsakomybę už keleivius ir jų bagažą reglamentuoja „visos su tokia atsakomybe susijusios Monrealio konvencijos nuostatos“.

58. Mano supratimu, ši nuoroda apima visas Monrealio konvencijos III skyriaus nuostatas, susijusias su oro vežėjų atsakomybe, įskaitant nuostatas, susijusias su šios konvencijos 33 straipsnyje esančiomis jurisdikcijos taisyklėmis.

59. Iš tiesų Reglamente Nr. 2027/97 numatyta ir tarptautinio, ir nacionalinio vežimo Sąjungoje atveju oro vežėjų atsakomybei taikyti vieną sistemą. Atsižvelgiant į šį tikslą, šio reglamento 3 straipsnio 1 dalyje pateiktą nuorodą reikia aiškinti plačiai.

60. Tačiau jurisdikcijos taisyklės priskiriamos prie Monrealio konvencijoje numatytos bendros sistemos, kuria siekiama pašalinti teisės ir jurisdikcijų kolizijas ir nustatyti nuspėjamą atsakomybės sistemą, apsaugant keleivius ir leidžiant oro vežėjams geriau valdyti riziką. Monrealio konvencijos struktūros požiūriu šios jurisdikcijos taisyklės yra numatytos kartu su materialinėmis taisyklėmis jos III skyriuje, susijusiose su oro vežėjų atsakomybe ir žalos atlyginimo dydžiu.

61. Be to, kaip rodo ši byla, glaudus ekonominių santykių ryšys vidaus rinkoje reiškia, kad, nors ginčas kilo dėl nelaimingo atsitikimo, įvykusio per nacionalinį skrydį, jis nesunkiai gali įgyti tarptautinį pobūdį. Dėl šios priežasties, kiek tai susiję su atsakomybe dėl nacionalinių skrydžių ir tarptautinių skrydžių Sąjungos viduje, yra pateisinama taikyti vienodas jurisdikcijos taisykles.

62. Taigi laikausi nuomonės, kad, jeigu Teisingumo Teismas manytų, kad Monrealio konvencija ir Reglamentas Nr. 2027/97 yra taikomi pagrindinei bylai, teismas, kompetentingas nagrinėti ginčą pagrindinėje byloje, turi būti nustatomas pagal minėtos konvencijos 33 straipsnį.

*C – Dėl Monrealio konvencijos ir Reglamento „Roma II“ 18 straipsnio tarpusavio ryšio (trečiasis klausimas)*

63. Trečiuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės nori sužinoti, ar pagal Monrealio konvencijos 29 straipsnį draudžiama nacionalinė nuostata, kurioje numatytas tiesioginis nukentėjusiojo ieškinys oro vežėjo draudikui.

64. Primenu, kad šis klausimas turi reikšmę tik tuo atveju, jeigu Teisingumo Teismas laikytųsi priešingos, negu mano palaikoma pozicija, nuomonės, kad Monrealio konvencija taikoma ginčo pagrindinėje byloje aplinkybėmis.

65. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas remiasi prielaida, kad jeigu Monrealio konvencijoje yra išsamiai reglamentuoti ieškiniai dėl žalos atlyginimo, susiję su oro susisiekimo transportu, nacionalinėje teisėje numatytas tiesioginis ieškinys negali būti pareiškiamas.

66. Primenu, kad Monrealio konvencijos 29 straipsnyje yra įtvirtinta ten numatyta atsakomybės sistemos išimtinumo taisyklė ir nurodoma, kad bet koks ieškinys dėl žalos atlyginimo pagal šią konvenciją gali būti pareiškiamas tik pagal šioje konvencijoje numatytas sąlygas ir atsakomybės ribas.

67. Vis dėlto norėčiau pažymėti, kad Monrealio konvencijoje reglamentuojama tik oro vežėjo atsakomybė, bet ne atsakomybės draudiko prievolė.

68. Todėl ši konvencija neturi jokios įtakos nacionalinės teisės nuostatomis, pagal kurias nukentėjusiajam suteikiama teisė pareikšti tiesioginį ieškinį atsakingo oro vežėjo draudikui.

69. Be to, Monrealio konvencijos 29 straipsnis taikytinas „iš anksto nesprenžiant klausimo, kokie asmenys turi teisę pareikšti ieškinį bei kokios yra jų atitinkamos teisės“. Tad bet kuriuo atveju minėtame 29 straipsnyje įtvirtinta išimtinumo taisyklė neturi poveikio nukentėjusiojo teisei pareikšti ieškinį draudikui.

70. Todėl, kadangi oro vežėjo atsakomybė yra reglamentuojama Monrealio konvencijos nuostatomis, nukentėjusysis turi teisę pareikšti tiesioginį ieškinį oro vežėjo draudikui, jeigu tokia teisė yra numatyta pagal Reglamento „Roma II“ 18 straipsnyje numatytą alternatyvą taikytinoje teisėje. Ši teisė gali būti numatyta draudimo sutarčiai taikytinoje teisėje arba nesutartinei prievolei taikytinoje teisėje, jeigu Monrealio konvencija netaikoma. Kitaip tariant, Monrealio konvencija neturi poveikio Reglamento „Roma II“ 18 straipsnyje numatytų dviejų atvejų taikytinumui.

#### D – Dėl nukentėjusiojo tiesioginio ieškinio pareiškimo draudikui sąlygų (ketvirtasis klausimas)

71. Ketvirtuoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Reglamento „Roma II“ 18 straipsnyje nukentėjusiajam leidžiama pareikšti tiesioginį ieškinį draudikui, jeigu toks ieškinys yra numatytas pagal nesutartinei prievolei taikytiną teisę, tačiau draudimo sutarties šalys yra nustačiusios kitą taikytiną teisę.

72. Iš tiesų, iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, jog *Landesgericht Korneuburg* yra linkęs manyti, kad, remiantis Reglamento „Roma II“ 4 straipsnio 1 dalimi, N. Brodnig atsakomybė reglamentuojama pagal *lex loci damni*, t. y. šioje byloje – pagal Ispanijos teisę<sup>17</sup>. Remiantis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo paprašyta išduoti pažyma, patvirtinančia teisės normą, Ispanijos teisėje pagrindinės bylos aplinkybėmis yra numatyta nukentėjusiojo galimybė pareikšti tiesioginį ieškinį draudikui.

73. Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, jog draudimo sutarties šalys nustatė, kad šiai sutarčiai taikoma Vokietijos teisė. Jis pabrėžia laisvo taikytinos teisės pasirinkimo principo svarbą, nes jis galimas draudimo sutartyse, apimančiose tai, ką įprasta vadinti „didelėmis draudimo rizikomis“, įskaitant civilinę atsakomybę, kylančią dėl oro transporto priemonių

17 — Pažymiu, kad, nors ieškovė pagrindinėje byloje per posėdį nurodė, jog šiuo etapu negalima atmesti to, kad pagal Reglamento „Roma II“ 4 straipsnio 2 dalį taikoma Austrijos teisė, vis dėlto sprendimą šiuo klausimu turi priimti tik nacionalinis teismas.

naudojimo<sup>18</sup>. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo teigimu, nukentėjusiojo padėtis neturi būti palankesnė už apdraustojo padėtį. Jeigu draudimo sutarties šalys susitarė šiai sutarčiai taikyti Vokietijos teisę, dėl šio pasirinkimo nukentėjusysis negali pagal Ispanijos teisę įgyti teisės pareikšti tiesioginį ieškinį draudikui.

74. Manau, šis argumentavimas grindžiamas neteisinga prielaida.

75. Reglamento „Roma II“ 18 straipsnis nėra kolizinė norma draudikui ar atsakingam asmeniui tenkančios prievolės nustatymui taikytinos materialinės teisės atžvilgiu. Vienintelis šio straipsnio tikslas – nustatyti teisę, taikytiną klausimui, ar nukentėjusysis gali pareikšti tiesioginį ieškinį draudikui, ir jis nėra susijęs su draudiko ar atsakingo asmens pareigų apimtimi.

76. Pagal tą patį 18 straipsnį ši teisė pareikšti tiesioginį ieškinį egzistuoja, jeigu ji yra numatyta arba pagal nesutartinei prievolei taikytiną teisę, arba pagal draudimo sutarčiai taikytiną teisę.

77. Nepaisant pačios teisės pareikšti tiesioginį ieškinį buvimo ir prireikus – tokio ieškinio pareiškimo tvarkos klausimo<sup>19</sup>, draudiko prievolė išlieka reglamentuojama pagal draudimo sutarčiai taikytiną teisę. Šiuo atžvilgiu 18 straipsnis neturi poveikio draudimo sutarties šalių padarytam taikytinos teisės pasirinkimui.

78. Be to, iš paties Reglamento „Roma II“ 18 straipsnio teksto darytina išvada, kad jame yra įtvirtinta alternatyvios sąsajos taisyklė, t. y. pakanka, kad tiesioginio ieškinio galimybė būtų numatyta pagal kurią nors vieną atitinkamą teisę.

79. Tokia išvada darytina neatsižvelgiant į tai, ar draudimo sutarčiai taikytiną teisę lemia sutarties šalių pasirinkimas, ar Reglamente (EB) Nr. 593/2008<sup>20</sup> numatytų kolizinių normų taikymas.

80. Taigi nukentėjusysis gali pareikšti tiesioginį ieškinį draudikui, jeigu ši galimybė yra arba pagal nesutartinei prievolei taikytiną teisę, arba pagal draudimo sutarčiai taikytiną teisę, nesvarbu, ar šią teisę pasirinko draudimo sutarties šalys, ar ji yra nustatyta pagal Reglamento „Roma I“ kolizines teisės normas.

81. Šį aiškinimą visiškai patvirtina teisės akto pasiūlymo, kuriuo remiantis buvo priimtas Reglamentas „Roma II“, aiškinamasis memorandumas<sup>21</sup>. Remiantis šiuo pasiūlymu, atitinkama kolizinė norma nustato taikytiną teisę, skirtą nustatyti, ar nukentėjusiajam leidžiama pareikšti tiesioginį ieškinį draudikui. Visais atvejais draudiko prievolių apimtis reglamentuojama pagal draudimo sutarčiai taikytiną teisę.

18 — „Didelės draudimo rizikos“ yra 1973 m. liepos 24 d. Pirmosios Tarybos direktyvos 73/239/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su tiesioginio draudimo, išskyrus gyvybės draudimą, veiklos pradėjimu ir vykdymu, derinimo (OL L 228, p. 3; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 14) 5 straipsnio d punkte nurodytos rizikos, tarp kurių yra civilinė atsakomybė, kylanti dėl oro transporto priemonių naudojimo, ir jai taikomas šios direktyvos priedo A punkto 11 papunktis (žr. Direktyvos 88/357 7 straipsnio 1 dalies f punktą).

19 — Be to, pažymiu, kad dėl to, ar ši kolizinė norma susijusi ne tik su pačia galimybe pareikšti tiesioginį ieškinį, bet ir su galima jo pareiškimo tvarka bei šios teisės ribomis, yra diskutuojama doktrinoje. Žr. Ł. Żarnowiec „Zobowiązania pozaumowne. Bezpośrednie powództwo przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej“, *System prawa prywatnego, Tom 20B, Prawo prywatne międzynarodowe*, Varšuva, CH Beck, *Instytut Nauk Prawnych PAN* 2015, p. 872; M. Fras, K. Pacuła „Umowa ubezpieczenia obowiązkowego w prawie prywatnym międzynarodowym“, *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*, Toruń 2014, p. 177; A. Dickinson „The Rome II Regulation: The Law Applicable to Non-contractual Obligations“, Oksfordas, OUP 2008, p. 610.

20 — 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl sutartinės prievolės taikytinos teisės („Roma I“) (OL L 177, p. 6).

21 — Dėl reglamento projekto 14 straipsnio žr. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl nesutartinės prievolės taikytinos teisės („Roma II“) pasiūlymą (2003 m. liepos 22 d. COM(2003) 427 *final*, p. 27).

82. Be to, iš mokslo darbų, parengtų prieš pateikiant šį teisės akto pasiūlymą, t. y. iš Europos tarptautinės privatinės teisės grupės („Groupe européen de droit international privé“, GEDIP) parengto konvencijos „Roma II“ pasiūlymo<sup>22</sup>, matyti, kad nagrinėjamoje normoje, kuri buvo perkelta į konvencijos „Roma II“ pasiūlymą be esminių pakeitimų, numatyta speciali nukentėjusiojo asmens tiesioginio ieškinio draudikui sąsaja, įskaitant galimas įtaką šios teisės įgyvendinimui turinčias ribas. Tačiau draudiko prievolių apimtis reglamentuojama pagal draudimo sutarčiai taikytiną teisę. Be to, iš minėto komentaro aiškiai matyti, kad tai yra alternatyvi taisyklė.

83. Kadangi Reglamento „Roma II“ 18 straipsnyje įtvirtinta alternatyvi taisyklė, šioje byloje ieškovė pagrindinėje byloje gali pareikšti tiesioginį ieškinį draudikui, jeigu tokia galimybė yra numatyta pagal nesutartinei prievolei taikytiną Ispanijos teisę, neatsižvelgiant į tai, kas numatyta Vokietijos teisėje, kuri taikytina draudimo sutarčiai.

84. Šis sprendimas nepaneigia sutarties šalių valios autonomijos, nes jos numato galimybę laisvai pasirinkti šiai sutarčiai taikytiną teisę. Šis pasirinkimas neturi pakenkti nei trečiųjų asmenų, nei nukentėjusiojo teisėms<sup>23</sup>.

85. Pažymiu, kad Reglamento „Roma II“ 18 straipsnyje yra įtvirtinta nukentėjusiojo interesams apsaugoti skirta nuostata, taikant jam palankiausią sistemą teisės pareikšti tiesioginį ieškinį draudikui požiūriu<sup>24</sup>. Be to, teisės aktų leidėjas jau atsižvelgė į draudiko interesus, numatydamas, kad tiesioginis ieškinytis gali būti grindžiamas tik dviem teisėmis, kurių taikymo draudikas gali pagrįstai tikėtis, t. y. teise, taikytina nesutartinei prievolei, arba teise, taikytina draudimo sutarčiai<sup>25</sup>.

86. Taigi taikytina teisė, pasirinkta bendru apdraustojų ir draudiko sutarimu, neturi kliudyti nukentėjusiajam įgyvendinti savo teisės pareikšti tiesioginį ieškinį, jeigu ši teisė kyla iš nesutartinei prievolei taikytinos teisės.

87. Atsižvelgdamas į visa tai, kas nurodyta, laikausi nuomonės, jog Reglamento „Roma II“ 18 straipsnį reikia aiškinti taip, kad nukentėjusysis gali pareikšti tiesioginį ieškinį atsakingo asmens draudikui, jeigu toks ieškinytis yra numatytas pagal nesutartinei prievolei taikytiną teisę, neatsižvelgiant į tai, kas yra numatyta pagal šalių pasirinktą draudimo sutarčiai taikytiną teisę.

## VI – Išvada

88. Atsižvelgdamas į pirmiau išdėstytus argumentus, siūlau Teisingumo Teismui į *Landesgericht Korneuburg* pateiktus prejudicinius klausimus atsakyti taip:

1. 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru, iš dalies pakeisto 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002, 1 straipsnį ir 3 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, sudarytos Monrealyje 1999 m.

22 — Žr. komentarą dėl konvencijos „Roma II“ pasiūlymo, M. Fallon „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, p. 696.

23 — Kiek tai susiję su laisvu nesutartinei prievolei taikytinos teisės pasirinkimu, ši klasikinė aplinkybė yra aiškiai numatyta Reglamento „Roma II“ 14 straipsnio 2 dalyje. Jeigu tiesioginis ieškinytis nebūtų pripažįstamas nei pagal draudimo sutarčiai taikytiną teisę, nei pagal nesutartinei prievolei įprastai taikytiną teisę, nukentėjusysis negalėtų pareikšti tokio ieškinio draudikui, nors toks ieškinytis ir būtų leidžiamas pagal teisę, dėl kurios susitarė nukentėjusysis ir už žalą atsakingas asmuo.

24 — Reikia priminti, kad draudimo byloje nukentėjusysis, pareiškiantis ieškinį atsakingo asmens draudikui, gali būti laikomas silpnesniąja šalimi. Žr. sprendimą *FBTO Schadeverzekeringen* (C-463/06, EU:C:2007:792, 28 punktas). Šiuo motyvu taip pat grindžiamas nukentėjusiojo teisės pareikšti tiesioginį ieškinį draudikui dėl kelių eismo įvykių įtvirtinimas (žr. 2000 m. gegužės 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/26/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo, ir iš dalies keičiančios Tarybos direktyvas 73/239/EEB ir 88/357/EEB (Ketvirtoji transporto priemonių draudimo direktyva) (OL L 181, p. 65; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 3 t., p. 331) 3 straipsnį).

25 — Žr. reglamento pasiūlymą COM(2003) 427 *final*, p. 27.

gegužės 28 d., pasirašytos Europos bendrijos 1999 m. gruodžio 9 d. ir jos vardu patvirtintos 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB, nuostatos netaikomos nacionaliniam skrydžiui, kurį vykdo ne licenciją oro susisiekimui vykdyti turintis oro vežėjas, kaip tai suprantama pagal 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių.

2. 2007 m. liepos 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 864/2007 dėl nesutartinėms prievolėms taikytinos teisės („Roma II“) 18 straipsnį reikia aiškinti taip, kad nukentėjusysis gali pareikšti tiesioginį ieškinį atsakingo asmens draudikui, jeigu toks ieškinys yra numatytas pagal nesutartinei prievolei taikytiną teisę, neatsižvelgiant į tai, kas yra numatyta pagal šalių pasirinktą draudimo sutarčiai taikytiną teisę.