

СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA
SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÉ UNIE
DEN EUROPÆISKE UNIONS DOMSTOL
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN UNION
EUROOPA LIIDU KOHUS
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN UNION
COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE
CÚIRT BHREITHIÚNAIS AN AONTAIS EORPAIGH
SUD EUROPSKE UNIE
CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA



LUXEMBOURG

EIROPAS SAVIENĪBAS TIESA
EUROPOS SAJUNGOS TEISINGUMO TEISMAS
AZ EURÓPAI UNIÓ BÍRÓSÁGA
IL-QORTI TAL-ĠUSTIZZJA TAL-UNJONI EWROPEA
HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE UNIE
TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI UNII EUROPEJSKIEJ
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA
CURTEA DE JUSTIȚIE A UNIUNII EUROPENE
SÚDNY DVOR EURÓPSKEJ ÚNIE
SODIŠČE EVROPSKE UNIJE
EUROOPAN UNIONIN TUOMIOISTUIN
EUROPEISKA UNIONENS DOMSTOL

**OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
MACIEJA SZPUNARA
przedstawiona w dniu 20 maja 2015 r.¹**

Sprawa C-240/14

**Eleonore Prüller-Frey
przeciwko
Norbertowi Brodnigowi,
Axa Versicherung AG**

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez
Landesgericht Korneuburg (Austria)]

Odpowiedzialność przewoźników lotniczych z tytułu wypadków lotniczych –
Konwencja w sprawie ujednoczenia niektórych zasad dotyczących
międzynarodowego przewozu lotniczego – Rozporządzenie (WE) nr 2027/97 –
Zakres stosowania – Lot wykonywany ultralekkim statkiem powietrznym
z napędem silnikowym, którego operator nie jest posiadaczem koncesji na
wykonywanie przewozów lotniczych – Lot mający to samo miejsce startu
i miejsce przeznaczenia, wykonany w celu prezentacji nieruchomości
potencjalnemu nabywcy – Rozporządzenie (WE) nr 864/2007 – Artykuł 18 –
Powództwo bezpośrednie przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej

¹ – Język oryginału: francuski.

I – Wstęp

1. Niniejszy wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburg, Austria), dotyczy ustalenia prawa właściwego znajdującego zastosowanie do roszczenia odszkodowawczego osoby fizycznej, zamieszkałej w Austrii, skierowanego przeciwko operatorowi statku powietrznego i jego ubezpieczycielowi odpowiedzialności cywilnej w związku z wypadkiem lotniczym, który miał miejsce w Hiszpanii.

2. Wniosek ten ma podwójne znaczenie z punktu widzenia rozwoju prawa Unii. Po pierwsze, daje on Trybunałowi sposobność do określenia granic zakresu stosowania, odpowiednio, konwencji w sprawie ujednoczenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego² oraz rozporządzenia (WE) nr 2027/97³, które wdraża ową konwencję. Po drugie, pozwala on na sprecyzowanie zakresu art. 18 rozporządzenia (WE) nr 864/2007⁴, który dotyczy bezpośredniego powództwa przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej.

II – Ramy prawne

A – *Konwencja montrealaska*

3. Artykuł 1 ust. 1 i 2 konwencji montrealaskiej, zatytułowany „Zakres stosowania”, stanowi:

„1. Niniejsza Konwencja stosuje się do każdego międzynarodowego przewozu osób, bagażu lub ładunku dokonywanego statkiem powietrznym za wynagrodzeniem. Stosuje się ona również do przewozu bezpłatnego dokonywanego statkiem powietrznym przez przedsiębiorstwo transportu lotniczego.

2. Do celów niniejszej Konwencji wyrażenie »przewóz międzynarodowy« oznacza każdy przewóz, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia, niezależnie od tego, czy w przewozie nastąpi, czy nie nastąpi przerwa lub przeładunek, położone są na obszarze dwóch Państw-Stron

² – Konwencja zawarta w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., podpisana przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzona w jej imieniu na mocy decyzji Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. L 194, s. 38, zwana dalej „konwencją montrealaską”). Konwencja montrealaska weszła w życie w odniesieniu do Wspólnoty w dniu 28 czerwca 2004 r.

³ – Rozporządzenie Rady z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną (Dz.U. L 285, s. 1), zmienione rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. (Dz.U. L 140, s. 2, zwane dalej „rozporządzeniem nr 2027/97”).

⁴ – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych („Rzym II”) (Dz.U. L 199, s. 40).

lub na obszarze jednego Państwa-Strony, jeśli jest uzgodnione miejsce postoju na obszarze innego państwa, nawet jeśli to państwo nie jest Państwem-Stroną. Przewóz między dwoma punktami na obszarze jednego Państwa-Strony nie jest do celów niniejszej Konwencji przewozem międzynarodowym.

[...]”.

4. Postanowienia art. 17 i 21 konwencji montrealskiej regulują odszkodowania w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera.

5. Artykuł 29 tej konwencji ma następujące brzmienie:

„W przewozie osób, bagażu i ładunku jakiegokolwiek powództwo dla uzyskania odszkodowania, jakkolwiek uzasadnione, zarówno na podstawie niniejszej Konwencji, jak i z umowy lub deliktu, może zostać wszczęte wyłącznie z zastrzeżeniem warunków i takich granic odpowiedzialności, jak określone w niniejszej Konwencji, bez uszczerbku dla tego, kim są osoby mające prawo wniesienia pozwu i jakie są ich odpowiednie uprawnienia. W każdym takim postępowaniu sądowym zadośćuczynienie, odszkodowania z nawiązką lub jakiegokolwiek inne odszkodowanie niekompensacyjne nie są zasądzone”.

6. Artykuł 33 tejże konwencji określa sądy właściwe do rozpoznania powództwa z tytułu odpowiedzialności na mocy tej konwencji.

B – *Uregulowania Unii*

7. Artykuł 1 rozporządzenia nr 2027/97 stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie wprowadza w życie odpowiednie postanowienia konwencji montrealskiej w odniesieniu do przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną i ustanawia określone przepisy uzupełniające. Rozszerza ono stosowanie tych przepisów również w odniesieniu do przewozów lotniczych wewnętrznych każdego państwa członkowskiego”.

8. Artykuł 2 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia przewiduje:

„1. Do celów niniejszego rozporządzenia:

[...]

b) »przewoźnik lotniczy Wspólnoty« oznacza przewoźnika lotniczego z ważną licencją na działalność [koncesją], udzieloną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia (EWG) nr 2407/92 ^[5]”.

⁵ – Rozporządzenie Rady z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz.U. L 240, s. 1).

9. Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 ma następujące brzmienie:

„Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego Wspólnoty w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega postanowieniom Konwencji montrealskiej określającym tę odpowiedzialność”.

10. Wykonywanie przewozów lotniczych w ramach Unii Europejskiej przez przewoźników lotniczych Unii jest obecnie uregulowane rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008⁶.

11. Artykuł 2 pkt 4–6 rozporządzenia nr 1008/2008 stanowi:

„Do celów niniejszego rozporządzenia:

[...]

- 4) »przewóz lotniczy« oznacza lot albo serię lotów, w których przewozi się pasażerów, ładunki lub pocztę za wynagrodzeniem lub w ramach najmu;
- 5) »lot« oznacza start z określonego portu lotniczego w kierunku określonego portu lotniczego przeznaczenia;
- 6) »lot lokalny« oznacza lot nieobejmujący przewozu pasażerów, poczty lub [ani] ładunków pomiędzy różnymi portami lotniczymi lub innymi zatwierdzonymi miejscami do lądowania”.

12. Artykuł 3 ust. 1 i 3 rzeczonego rozporządzenia stanowi:

„1. Żadnemu przedsiębiorstwu prowadzącemu działalność we Wspólnocie nie zezwala się na przewóz drogą powietrzną pasażerów, poczty lub ładunku za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, jeżeli nie została mu przyznana odpowiednia koncesja.

[...]

3. Bez uszczerbku dla wszelkich pozostałych przepisów prawa wspólnotowego, krajowego lub międzynarodowego następujące kategorie przewozów lotniczych nie podlegają wymogowi posiadania ważnej koncesji:

- a) przewozy lotnicze wykonywane statkiem powietrznym bez napędu silnikowego lub ultralekkim statkiem powietrznym o napędzie silnikowym; oraz

⁶ – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona) (Dz.U. L 293, s. 3). Rozporządzenie to uchyliło rozporządzenie nr 2407/92 ze skutkiem od dnia 1 listopada 2008 r.

b) loty lokalne”.

13. Artykuł 4 rozporządzenia Rzym II stanowi:

„1. Jeżeli niniejsze rozporządzenie nie stanowi inaczej, prawem właściwym dla zobowiązania pozaumownego wynikającego z czynu niedozwolonego jest prawo państwa, w którym powstaje szkoda, niezależnie od tego, w jakim państwie miało miejsce zdarzenie powodujące szkodę, oraz niezależnie od tego, w jakim państwie lub państwach występują skutki pośrednie tego zdarzenia.

2. Jednakże w przypadku gdy osoba, której przypisuje się odpowiedzialność, i poszkodowany mają, w chwili powstania szkody, miejsce zwykłego pobytu w tym samym państwie, stosuje się prawo tego państwa.

[...]”

14. Artykuł 18 tego rozporządzenia stanowi:

„Osoba, która poniosła szkodę, może wystąpić z roszczeniem o odszkodowanie bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej, jeżeli przewiduje to prawo właściwe dla zobowiązania pozaumownego lub prawo właściwe dla umowy ubezpieczeniowej”.

III – Spór w postępowaniu głównym

15. W dniu 30 sierpnia 2010 r. E. Prüller-Frey, skarżąca w postępowaniu głównym, uległa wypadkowi w pobliżu Jerez de la Frontera (Hiszpania) podczas lotu na pokładzie wiatrakowca pilotowanego przez jego właściciela, Felixa Preissa. Miejscem startu i miejscem przeznaczenia lotu było lotnisko Medina Sidonia (Hiszpania), a jego celem było obejrzenie gruntu należącego do F. Preissa, z perspektywą ewentualnego zawarcia transakcji dotyczącej nieruchomości.

16. Jak wynika z postanowienia odsyłającego, polisa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obejmująca wykorzystany wiatrakowiec została wykupiona nie przez jego właściciela, F. Preissa, lecz przez N. Brodniga, jako posiadacza statku, u Axa Versicherung AG, spółki niemieckiej. Polisa ubezpieczeniowa została poddana przez strony prawu niemieckiemu i przewiduje ona prorogację jurysdykcji na rzecz sądów niemieckich.

17. Jak wynika z postanowienia odsyłającego, N. Brodnig nie jest przedsiębiorcą z ważną koncesją przewoźnika lotniczego.

18. Miejscem zwykłego pobytu E. Prüller-Frey jest Austria. Norbert Brodnig w chwili zdarzenia zadeklarował pobyt zwykły zarówno w Austrii, jak i w Hiszpanii. Z akt sprawy wynika jednak, że sąd odsyłający skłania się do uznania, że strony w postępowaniu głównym nie miały miejsca zwykłego pobytu

w tym samym państwie w chwili wypadku – na potrzeby ewentualnego zastosowania art. 4 ust. 2 rozporządzenia Rzym II.

19. E. Prüller-Frey wniosła do sądu odsyłającego pozew o odszkodowanie w związku ze szkodą poniesioną wskutek wypadku, oparte na odpowiedzialności solidarnej pozwanych w postępowaniu głównym.

20. Jak wynika z akt sprawy, skarżąca podnosi w skardze w postępowaniu głównym, że jurysdykcję posiadają sądy austriackie na podstawie rozporządzenia (WE) nr 44/2001⁷ i że zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia Rzym II prawem właściwym jest prawo austriackie. Ponadto utrzymuje ona, że zgodnie z prawem austriackim, można wytoczyć powództwo bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi.

21. Według E. Prüller-Frey, Axa Versicherung AG może zostać pozwana przed sąd austriacki na mocy art. 6 rozporządzenia Bruksela I – jako współpозwana, bądź na mocy jego art. 11, dotyczącego bezpośredniego powództwa osoby poszkodowanej przeciwko ubezpieczycielowi.

22. Pozwani w postępowaniu głównym podważają zarówno jurysdykcję sądu austriackiego, jak i zastosowanie prawa austriackiego, twierdząc, że prawem właściwym jest prawo hiszpańskie i że orzekający sąd nie jest właściwy. W odniesieniu do możliwości wytoczenia powództwa bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi pozwani w postępowaniu głównym stwierdzili, że ani prawo niemieckie, któremu podlega polisa ubezpieczeniowa, ani znajdujące zastosowanie prawo hiszpańskie nie zezwalają na wytoczenie takiego powództwa, biorąc pod uwagę okoliczności występujące w sprawie rozstrzyganej w postępowaniu głównym.

23. Natomiast z opinii prawnej zleconej przez sąd odsyłający wynika, że skarżąca w postępowaniu głównym jest uprawniona do wytoczenia powództwa bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi na mocy prawa hiszpańskiego.

24. Mimo iż wydaje się, że żadna ze stron w postępowaniu głównym nie powołała się na konwencję montrealską, sąd odsyłający ma jednak wątpliwości co do możliwości zastosowania tej konwencji. Sąd ten zastanawia się zatem nad systemem odpowiedzialności mającym zastosowanie do okoliczności faktycznych sporu w postępowaniu głównym zarówno w przypadku, gdy konwencja montrealaska ma zastosowanie, jak i w sytuacji przeciwnej.

⁷ – Rozporządzenie Rady z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.U. 2001, L 12, s. 1, zwane dalej „rozporządzeniem Bruksela I”). Rozporządzenie to zostało zastąpione od dnia 10 stycznia 2015 r. przez rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.U. L 351, s. 1), które nie znajduje jednak zastosowania w postępowaniu głównym na podstawie przepisów przejściowych przewidzianych w art. 66.

IV – Pytania prejudycjalne i przebieg postępowania przed Trybunałem

25. W tych okolicznościach Landesgericht Korneuburg postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy art. 2 ust. 1 lit. a) i c) rozporządzenia [nr 2027/97], art. 3 lit. c) i g) rozporządzenia [(WE) nr 785/2004]⁸, a także art. 1 ust. 1 konwencji [montrealskiej] należy interpretować w ten sposób, że roszczenia odszkodowawcze osoby poszkodowanej,
- która była pasażerem statku powietrznego startującego i lądującego w tym samym miejscu w danym państwie członkowskim,
 - która była przewożona przez pilota nieodpłatnie,
 - w sytuacji gdy celem lotu było obejrzenie z lotu ptaka nieruchomości w związku z zaplanowaną transakcją z pilotem dotyczącą tej nieruchomości, oraz
 - która doznała obrażeń ciała w wyniku runięcia statku powietrznego na ziemię,

należy oceniać wyłącznie na podstawie art. 17 konwencji [montrealskiej], a przepisy prawa krajowego nie znajdują zastosowania?

W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie 1):

- 2) Czy art. 33 konwencji [montrealskiej] i art. 67 rozporządzenia [nr 44/2001] należy interpretować w ten sposób, że właściwość do przeprowadzenia postępowania i wydania rozstrzygnięcia w przedmiocie roszczeń odszkodowawczych opisanych w pytaniu 1 powinna zostać zbadana wyłącznie w świetle art. 33 konwencji [montrealskiej]?

W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie 1):

- 3) Czy art. 29 konwencji [montrealskiej] i art. 18 rozporządzenia [Rzym II] należy interpretować w ten sposób, że stoją one na przeszkodzie przepisom krajowym przewidującym bezpośrednie powództwo osoby poszkodowanej opisanej w pytaniu 1 przeciwko ubezpieczycielowi, z którym sprawca szkody zawarł umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej?

W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie 1):

⁸ – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz.U. L 138, s. 1).

- 4) Czy art. 7 ust. 1 lit. f) [drugiej] dyrektywy [88/357/EWG]⁹ oraz art. 18 rozporządzenia [Rzym II] należy interpretować w ten sposób, że przesłanki wytoczenia przez poszkodowanego opisanego w pytaniu 1 bezpośredniego powództwa przeciwko ubezpieczycielowi, z którym sprawca szkody zawarł umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, powinny być oceniane na podstawie prawa państwa trzeciego, w sytuacji gdy:
- system prawny mający zastosowanie w myśl statutu odpowiedzialności deliktowej przewiduje instytucję bezpośredniego powództwa w stosownej ustawie o umowach ubezpieczenia,
 - strony umowy ubezpieczenia wybrały prawo państwa trzeciego jako prawo właściwe dla tej umowy,
 - zgodnie z którym zastosowanie znajduje prawo państwa, w którym siedzibę ma ubezpieczyciel, oraz
 - system prawny tego państwa przewiduje instytucję bezpośredniego powództwa także w stosownej ustawie o umowach ubezpieczenia?”.

26. Postanowienie odsyłające wydane w dniu 12 maja 2014 r. wpłynęło do sekretariatu Trybunału w dniu 15 maja 2014 r. Uwagi na piśmie zostały przedłożone przez skarżącą w postępowaniu głównym, rząd austriacki i Komisję Europejską.

27. Pozwani w postępowaniu głównym, jak również rząd francuski, którzy nie uczestniczyli w pisemnym etapie postępowania, wystąpili w sposób uzasadniony o przeprowadzenie rozprawy. Strony w postępowaniu głównym oraz inne zainteresowane podmioty wzięły udział w rozprawie, która odbyła się w dniu 4 marca 2015 r.

V – Analiza

28. Przypomnę, że konwencja montrealaska stanowi integralną część porządku prawnego Unii i stanowi akt, w przedmiocie wykładni którego Trybunał jest właściwy do orzekania w trybie prejudycjalnym¹⁰.

29. W odniesieniu do powództw o odszkodowanie związanych z wypadkami, które nastąpiły podczas transportu lotniczego, konwencja ta reguluje w sposób

⁹ – Druga dyrektywa Rady z dnia 22 czerwca 1988 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do ubezpieczeń bezpośrednich innych niż ubezpieczenia na życie i ustanowienia przepisów ułatwiających skuteczne korzystanie ze swobody świadczenia usług oraz zmieniająca dyrektywę 73/239/EWG (Dz.U. L 172, s. 1).

¹⁰ – Wyrok Wucher Helicopter i Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, pkt 33, i przytoczone tam orzecznictwo).

wyłaczny określenie sądu właściwego, a także niektóre aspekty materialnoprawne odszkodowania w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera. Natomiast, jeżeli konwencja montrealaska nie miałaby zastosowania, ustalenie sądu właściwego następuje na podstawie rozporządzenia Bruksela I, a sąd ten rozstrzyga o roszczeniu odszkodowawczym w oparciu o prawo właściwe wskazane przez odpowiednie normy kolizyjne.

30. W związku z tym, przed zbadaniem pozostałych pytań zadanych przez sąd odsyłający, należy na wstępie rozważyć kwestię zastosowania konwencji montrealaskiej.

A – W przedmiocie możliwości stosowania konwencji montrealaskiej (pytanie pierwsze)

31. Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy konwencja montrealaska ma zastosowanie w postępowaniu głównym, jeśli lot miał za miejsce startu i miejsce przeznaczenia ten sam port lotniczy na terytorium jednego państwa członkowskiego, a pasażer był przewożony nieodpłatnie w celu obejrzenia nieruchomości należącej do właściciela statku powietrznego, z perspektywą zawarcia transakcji dotyczącej nieruchomości.

32. Sąd odsyłający wskazuje, że możliwość zastosowania konwencji montrealaskiej w stanie faktycznym sprawy w postępowaniu głównym wynika, jak mu się wydaje, z faktu, że stosowanie rozporządzenia nr 2027/97 zostało rozszerzone na loty wykonywane w obrębie jednego tylko państwa członkowskiego. Zauważa on również, że jakkolwiek rozważane roszczenie odszkodowawcze nie jest skierowane przeciwko przewoźnikowi lotniczemu posiadającemu koncesję, to jednak roszczenie to dotyczy odpowiedzialności związanej z eksploatacją statku powietrznego. Jednocześnie rozporządzenie nr 785/2004 nakłada obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności nie tylko na przewoźników lotniczych, lecz również na operatorów statków powietrznych.

33. Pozwani w postępowaniu głównym, którzy uczestniczyli w rozprawie, stwierdzili, opierając się na argumentacji analogicznej do argumentacji zaproponowanej przez sąd odsyłający, że konwencja montrealaska ma zastosowanie.

34. Skarżąca w postępowaniu głównym, rządy austriacki i francuski oraz Komisja uważają, jakkolwiek z nieco różnych powodów, że konwencja montrealaska nie ma zastosowania.

35. Rząd francuski podnosi, że lot z tych samych miejsc startu i przeznaczenia co lot będący przedmiotem postępowania głównego nie może zostać uznany za przeprowadzony w ramach „transportu lotniczego” w rozumieniu konwencji montrealaskiej i rozporządzenia nr 2027/97. Co się tyczy pozostałych stron i zainteresowanych podmiotów, podnoszą oni, że konwencja montrealaska nie ma

zastosowania, opierając się na okoliczności, że lot nie został przeprowadzony przez „przewoźnika lotniczego” w rozumieniu rozporządzenia nr 1008/2008.

36. Zwracam uwagę, że zgodnie ze swym art. 1 ust. 1 konwencja montrealaska znajduje zastosowanie do „międzynarodowego przewozu^[11] osób, bagażu lub ładunku dokonywanego statkiem powietrznym”.

37. Artykuły 1 i 3 rozporządzenia nr 2027/97, wprowadzające w życie konwencję montrealaską w porządku prawnym Unii, rozciągają jej stosowanie do lotów wykonanych na terytorium jednego państwa członkowskiego.

38. Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 stanowi w tym względzie, że odpowiedzialność przewoźnika lotniczego Unii podlega postanowieniom konwencji montrealaskiej, bez rozróżnienia na loty międzynarodowe i loty krajowe w obrębie Unii.

39. Ponadto art. 2 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia definiuje pojęcie „przewoźnika lotniczego [Unii]” jako oznaczające osoby z ważną koncesją, udzieloną przez państwo członkowskie zgodnie z rozporządzeniem nr 1008/2008¹².

40. Stąd wniosek, że system odpowiedzialności ustanowiony przez konwencję montrealaską ma zastosowanie do lotów krajowych w ramach Unii, wtedy gdy loty te są wykonywane przez przewoźnika lotniczego z ważną koncesją w rozumieniu rozporządzenia nr 1008/2008.

41. W istocie, jak wynika z motywu 8 rozporządzenia (WE) nr 889/2002¹³, rozszerzenie stosowania postanowień konwencji montrealaskiej na loty krajowe zostało uzasadnione tym, że stworzenie wewnętrznego rynku lotniczego wyeliminowało rozróżnienie między transportem krajowym a międzynarodowym w Unii i wymagało wprowadzenia jednolitego systemu odpowiedzialności¹⁴.

42. Tymczasem w postępowaniu głównym, jak wynika z postanowienia odsyłającego, N. Brodnig nie posiadał koncesji przewoźnika lotniczego.

¹¹ – Podkreślenie moje.

¹² – Rozporządzenie to zastąpiło rozporządzenie nr 2407/92 począwszy od dnia 1 listopada 2008 r.

¹³ – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniające rozporządzenie nr 2027/97 (Dz.U. L 140, s. 2). Zmiana ta została wprowadzona w następstwie zawarcia konwencji montrealaskiej.

¹⁴ – Zobacz wniosek Komisji, który doprowadził do przyjęcia rozporządzenia nr 889/2002 [COM(2000) 340 z dnia 7 czerwca 2000, pkt 3 preambuły], a także wniosek Komisji, który doprowadził do przyjęcia rozporządzenia nr 2027/97 [COM(95) 724 z dnia 20 grudnia 1995 r., s. 4]. Rozporządzenie nr 2027/97 przewidywało, jeszcze przed zawarciem konwencji montrealaskiej, jednolity system odpowiedzialności z tytułu transportu krajowego i transportu międzynarodowego we Wspólnocie.

43. Sporny lot nie jest zatem objęty przepisami rozporządzenia nr 2027/97 ani postanowieniami konwencji montrealskiej, ponieważ chodzi tu o lot krajowy, który nie został wykonany przez przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję. Wynika stąd, że roszczenie odszkodowawcze należy badać jedynie na podstawie właściwego prawa krajowego, wyznaczonego przez normy kolizyjne.

44. Zauważam ponadto, że z okoliczności sporu w postępowaniu głównym wynika, że N. Brodnig nie był zobowiązany do posiadania koncesji przewoźnika lotniczego.

45. W tym względzie art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 1008/2008 stanowi, że przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu lotniczego w ramach Unii podlegają obowiązkowi posiadania koncesji. Niemniej jednak zgodnie z art. 3 ust. 3 lit. a) i b) tego rozporządzenia niektóre usługi lotnicze są zwolnione z tego obowiązku. Wyłączenie to ma za przedmiot w szczególności „przewozy lotnicze wykonywane statkiem powietrznym bez napędu silnikowego lub ultralekkim statkiem powietrznym o napędzie silnikowym” oraz „loty lokalne”¹⁵.

46. Tak właśnie rzecz się przedstawia w przypadku lotu będącego przedmiotem postępowania głównego, ponieważ chodzi tu o lot lokalny, w ramach którego miejsce startu i przeznaczenia są takie same, wykonywany ultralekkim statkiem powietrznym z napędem silnikowym.

47. W świetle powyższych rozważań jestem zdania, że art. 1 i art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 należy interpretować w ten sposób, że przepisy konwencji montrealskiej nie mają zastosowania do lotu krajowego, który nie jest wykonywany przez przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję w rozumieniu rozporządzenia nr 1008/2008.

B – W przedmiocie związku między konwencją montrealską a rozporządzeniem Bruksela I (pytanie drugie)

48. Ze względu na mój wniosek dotyczący pytania pierwszego nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na pytania prejudycjalne drugie i trzecie, które zostały zadane wyłącznie na wypadek, gdyby konwencja montrealaska miała zastosowanie.

49. Zbadam je jednak pokrótce, na wypadek gdyby Trybunał uznał, że konwencja ta znajduje zastosowanie.

¹⁵ – Artykuł 2 pkt 4 rozporządzenia nr 1008/2008 r. definiuje „przewóz lotniczy” jako „lot albo serię lotów, w których przewozi się pasażerów, ładunki lub pocztę [...]”. Artykuł 2 pkt 5 i 6 tego rozporządzenia zawiera ponadto rozróżnienie pomiędzy „lotem”, a mianowicie przewozem obejmującym start z określonego portu lotniczego w kierunku *innego* portu lotniczego przeznaczenia, i „lotem lokalnym”, który nie obejmuje przewozu pasażerów, poczty lub ładunków pomiędzy różnymi portami lotniczymi.

50. W drugim pytaniu prejudycjalnym sąd odsyłający zwraca się do Trybunał w kwestii związku między postanowieniami art. 33 konwencji montrealskiej a przepisami art. 67 rozporządzenia Bruksela I.

51. Dla przypomnienia, art. 67 stanowi, że rozporządzenie Bruksela I nie narusza stosowania przepisów, które ustanowione są we aktach prawnych Unii lub w zharmonizowanym prawie poszczególnych państw członkowskich, regulujących jurysdykcję w sprawach szczególnych. Artykuł ten przewiduje zatem wyraźnie istnienie przepisów szczególnych w odniesieniu do zasad jurysdykcji rozporządzenia Bruksela I.

52. Zauważam ponadto, że art. 67 rozporządzenia Bruksela I odwołuje się do *lex specialis* zamieszczonego w akcie prawa Unii. Tak więc w odróżnieniu od art. 71 tego rozporządzenia, który dotyczy zasad jurysdykcji przewidzianych w konwencjach, których państwa członkowskie były już stronami w momencie wejścia w życie tego rozporządzenia i który pozwala na ich stosowanie pod warunkiem nienaruszania zasad stanowiących podstawę rozporządzenia Bruksela I¹⁶, zastosowanie art. 67 nie zostało opatrzone tego rodzaju warunkami.

53. W tym względzie trudno zakwestionować, iż art. 33 konwencji montrealskiej stanowi taki *lex specialis*, zamieszczony w akcie prawa Unii, który wyłącza stosowanie ogólnych zasad jurysdykcji ustanowionych rozporządzeniem Bruksela I. Wyłączenie to dotyczy zagadnień jurysdykcyjnych, które są objęte art. 33 konwencji montrealskiej.

54. Niemniej jednak należy zbadać, czy art. 33 ma zastosowanie w przypadku lotu wykonanego w obrębie jednego państwa członkowskiego.

55. Rząd austriacki twierdzi w tym względzie, że konwencja montrealaska stosuje się wyłącznie do transportu międzynarodowego, a rozporządzenie nr 2027/97 nie rozszerza zakresu stosowania zasad jurysdykcji określonych w art. 33 konwencji, lecz rozszerza jedynie zakres zastosowania przepisów materialnoprawnych.

56. Nie przekonuje mnie to stanowisko.

57. Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 odpowiedzialność przewoźnika lotniczego w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega „postanowieniom konwencji montrealskiej określającym tę odpowiedzialność”.

58. Moim zdaniem jest to odesłanie do wszystkich przepisów rozdziału III konwencji montrealskiej dotyczących odpowiedzialności przewoźników

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

lotniczych, włącznie z tymi, które odnoszą się do zasad jurysdykcji ustanowionych w art. 33 tej konwencji.

59. W istocie bowiem rozporządzenie nr 2027/97 zmierza do objęcia odpowiedzialności przewoźników lotniczych jednolitym systemem, zarówno w odniesieniu do transportu międzynarodowego, jak i krajowego w obrębie Unii. Cel ten przemawia za szeroką wykładnią odesłania, o którym mowa w art. 3 ust. 1 tego rozporządzenia.

60. Zasady jurysdykcji stanowią część ogólnego reżimu konwencji montrealskiej, mającego na celu wyeliminowanie kolizji praw oraz konfliktów jurysdykcyjnych poprzez wprowadzenie przewidywalnego systemu normującego odpowiedzialność, który zapewnia ochronę pasażerów i umożliwia przewoźnikom lotniczym lepsze zarządzanie ryzykiem. Z punktu widzenia struktury konwencji montrealskiej, zasady jurysdykcji znajdują się wspólnie z przepisami materialnoprawnymi w rozdziale III, dotyczącym odpowiedzialności przewoźników lotniczych i zakresu odszkodowania za szkody.

61. Ponadto, jak dowodzi niniejsza sprawa, ścisłe powiązanie stosunków gospodarczych na rynku wewnętrznym oznacza, że spór, nawet jeśli powstaje w następstwie wypadku mającego miejsce podczas lotu krajowego, może łatwo nabyć wymiaru transgranicznego. Względ ten uzasadnia stosowanie jednolitych zasad jurysdykcji w zakresie odpowiedzialności związanej z lotami międzynarodowymi i krajowymi w ramach Unii.

62. Jestem zatem zdania, że w przypadku gdyby Trybunał uznał, iż konwencja montrealaska i rozporządzenie nr 2027/97 mają zastosowanie w postępowaniu głównym, sąd właściwy dla rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym winien zostać określony zgodnie z art. 33 tej konwencji.

C – W przedmiocie związku między konwencją montrealską a art. 18 rozporządzenia Rzym II (pytanie trzecie)

63. Poprzez trzecie pytanie sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 29 konwencji montrealskiej stoi na przeszkodzie obowiązywaniu przepisu krajowego przewidującego powództwo bezpośrednie strony poszkodowanej przeciwko ubezpieczycielowi przewoźnika lotniczego.

64. Przypominam, że kwestia ta ma znaczenie jedynie w przypadku, gdyby Trybunał uznał, że w przeciwieństwie do stanowiska, którego bronię, konwencja montrealaska ma zastosowanie w okolicznościach takich jak w postępowaniu głównym.

65. Sąd odsyłający wychodzi z założenia, zgodnie z którym w sytuacji w której konwencja montrealaska reguluje w sposób wyczerpujący powództwa o odszkodowanie dotyczące transportu lotniczego, nie można wytoczyć powództwa bezpośredniego przewidzianego przez prawo krajowe.

66. Przypominam, że art. 29 konwencji montrealskiej wprowadza zasadę wyłączności ustanowionego w niej systemu odpowiedzialności, przewidując, że jakiegokolwiek powództwo o odszkodowanie na podstawie tej konwencji może zostać wszczęte wyłącznie z zastrzeżeniem warunków i granic odpowiedzialności określonych w tejże konwencji.

67. Niemniej jednak zauważam, że konwencja montrealaska reguluje wyłącznie odpowiedzialność przewoźnika lotniczego, a nie obowiązek ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej.

68. W konsekwencji konwencja ta nie ma wpływu na przepisy prawa krajowego przyznające poszkodowanemu uprawnienie do wytoczenia powództwa bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi przewoźnika lotniczego ponoszącego odpowiedzialność za szkodę.

69. Ponadto art. 29 konwencji montrealskiej ma zastosowanie „bez uszczerbku dla tego, kim są osoby mające prawo wniesienia pozwu i jakie są ich odpowiednie uprawnienia”. W każdym razie zasada wyłączności ustanowiona w art. 29 nie ma wpływu na prawo osoby poszkodowanej do wytoczenia powództwa przeciwko ubezpieczycielowi.

70. W konsekwencji, jeżeli odpowiedzialność przewoźnika lotniczego podlega postanowieniom konwencji montrealskiej, poszkodowany jest uprawniony do wytoczenia powództwa bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi przewoźnika, jeżeli choćby jeden z dwóch systemów prawnych, wskazanych w art. 18 rozporządzenia Rzym II, takie uprawnienie przyznaje. Uprawnienie to może wynikać z prawa właściwego dla umowy ubezpieczenia lub prawa, któremu podlegałoby zobowiązanie pozaumowne, gdyby konwencja montrealaska nie miała zastosowania. Innymi słowy, konwencja montrealaska pozostaje bez uszczerbku dla stosowania dwóch możliwości, wskazanych w art. 18 rozporządzenia Rzym II.

D – W przedmiocie przesłanek wytoczenia powództwa przez poszkodowanego bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi (pytanie czwarte)

71. Poprzez czwarte pytanie prejudycjalne sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 18 rozporządzenia Rzym II umożliwia wytoczenie przez poszkodowanego powództwa bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi, jeżeli takie powództwo jest przewidziane przez prawo właściwe dla zobowiązania pozaumownego, a strony umowy ubezpieczenia wybrały inne prawo właściwe dla umowy ubezpieczenia.

72. Jak bowiem wynika z postanowienia odsyłającego, Landesgericht Korneuburg skłania się do uznania, że zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia Rzym II odpowiedzialność N. Brodniga jest regulowana przez lex loci damni,

czyli w niniejszej sprawie prawo hiszpańskie¹⁷. Według opinii prawnej zleconej przez sąd odsyłający, w okolicznościach sprawy rozstrzyganej w postępowaniu głównym, prawo hiszpańskie przewiduje możliwość wytoczenia przez poszkodowanego powództwa bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi.

73. Sąd odsyłający podnosi jednak, że strony umowy ubezpieczenia poddały ją prawu niemieckiemu. Podkreśla on znaczenie zasady swobody wyboru prawa właściwego, który to wybór jest możliwy w umowach ubezpieczenia dotyczących tzw. dużego ryzyka, w tym odpowiedzialności cywilnej związanej z użytkowaniem statków powietrznych¹⁸. Jego zdaniem sytuacja poszkodowanego nie może być korzystniejsza niż ubezpieczonego. Jeżeli strony umowy ubezpieczenia poddały ją prawu niemieckiemu, wybór ten powinien skutkować tym, że poszkodowany nie może skorzystać z prawa do wytoczenia powództwa bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi na mocy prawa hiszpańskiego.

74. Rozumowanie to, jak mi się wydaje, wynika z błędnych przesłanek.

75. Artykuł 18 rozporządzenia Rzym II nie stanowi normy kolizyjnej służącej wskazaniu prawa właściwego dla określenia obowiązku ciężącego na ubezpieczycielu lub na osobie odpowiedzialnej. Artykuł ten ma na celu jedynie określenie prawa właściwego w odniesieniu do rozstrzygnięcia kwestii, czy poszkodowany może wnieść powództwo bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi, i nie dotyczy zakresu obowiązków ubezpieczyciela ani osoby odpowiedzialnej.

76. Zgodnie z tym art. 18, takie prawo do wytoczenia powództwa bezpośredniego przysługuje, jeżeli jest ono przewidziane albo w prawie właściwym dla zobowiązania pozaumownego, albo w prawie właściwym dla umowy ubezpieczenia.

77. Niezależnie od zagadnienia możliwości wytoczenia powództwa bezpośredniego i, w stosownych przypadkach, zasad dotyczących wytoczenia takiego powództwa¹⁹, obowiązek ubezpieczyciela jest niezmiennie uregulowany

¹⁷ – Zwracam uwagę, że choć skarżąca w postępowaniu głównym wskazała podczas rozprawy, że nie można na tym etapie wykluczyć, iż na mocy art. 4 ust. 2 rozporządzenia Rzym II zastosowanie ma prawo austriackie, nie zmienia to faktu, że rozstrzygnięcie tej kwestii należy wyłącznie do sądu odsyłającego.

¹⁸ – Rodzaje „dużego ryzyka” są określone w art. 5 lit. d) pierwszej dyrektywy Rady 73/329/WE z dnia 24 lipca 1973 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do podejmowania i prowadzenia działalności w dziedzinie ubezpieczeń bezpośrednich innych niż ubezpieczenia na życie (Dz.U. L 228, s.3), a wśród nich znajduje się odpowiedzialność cywilna związana z użytkowaniem statków powietrznych, gdyż ryzyko to wskazane jest w części 11 w lit. A załącznika do tej dyrektywy [zob. art. 7 ust. 1 lit. f) dyrektywy 88/357].

¹⁹ – Zwracam poza tym uwagę, że kwestia tego, czy taka norma kolizyjna dotyczy nie tylko samej możliwości wytoczenia powództwa bezpośredniego, lecz również ewentualnych zasad jego stosowania i jego granic, podlega w doktrynie dyskusji. Zobacz: Ł. Żarnowiec, „Zobowiązania

przez prawo właściwe dla umowy ubezpieczenia. W tym względzie wskazany art. 18 nie ma wpływu na wybór prawa właściwego dokonany przez strony umowy ubezpieczenia.

78. Jak wynika ponadto z samego brzmienia art. 18 rozporządzenia Rzym II, chodzi tu o zastosowanie łącznika alternatywnego, w tym sensie, że wystarczy, by jedno z właściwych praw przewidywało dopuszczalność wytoczenia powództwa bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi.

79. Uwaga ta ma zastosowanie niezależnie od tego, czy prawo właściwe dla umowy ubezpieczenia wynika z wyboru dokonanego przez strony, czy z zastosowania norm kolizyjnych rozporządzenia (WE) nr 593/2008²⁰.

80. Dlatego też poszkodowany może wytoczyć powództwo bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi, jeżeli taka możliwość wynika z prawa właściwego dla zobowiązania pozaumownego, bądź z prawa właściwego dla umowy ubezpieczenia, bez względu na to, czy prawo to zostało wybrane przez strony umowy ubezpieczenia lub wskazane na mocy norm kolizyjnych rozporządzenia Rzym I.

81. Taka wykładnia znajduje w pełni potwierdzenie w uzasadnieniu wniosku legislacyjnego, który doprowadził do przyjęcia rozporządzenia Rzym II²¹. Według tego wniosku rozpatrywana norma kolizyjna służy wskazaniu prawa właściwego dla określenia, czy poszkodowany jest upoważniony do wytoczenia powództwa bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi. W każdym razie, zakres obowiązków ubezpieczyciela wynika z przepisów prawa właściwego dla umowy ubezpieczenia.

82. Podobnie jak wynika z analiz doktryny poprzedzających wniosek legislacyjny, a mianowicie z projektu konwencji Rzym II przygotowanej przez Europejską Grupę ds. Prawa Prywatnego Międzynarodowego (GEDIP)²²,

pozaumowne. Bezpośrednie powództwo przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej”, w: *System prawa prywatnego, tom 20B, Prawo prywatne międzynarodowe*, Warszawa, CH Beck, Instytut Nauk Prawnych PAN 2015, s. 872; M. Fras, K. Pacuła, „Umowa ubezpieczenia obowiązkowego w prawie prywatnym międzynarodowym”, w: *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.

²⁰ – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) (Dz.U. L 177, s. 6).

²¹ – Zobacz wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II) [COM(2003) 427 wersja ostateczna z dnia 22 lipca 2003 r., s. 27], w odniesieniu do art. 14 projektu rozporządzenia.

²² – Zobacz komentarz na temat art. 6 projektu konwencji Rzym II, M. Fallon, „Commentaire de la proposition pour une convention européenne sur la loi applicable aux obligations non contractuelles”, Europejska Grupa ds. Prawa Prywatnego Międzynarodowego, spotkania w Hadze w dniach 26–28 września 1997 r. i w Luksemburgu w dniach 25–27 września 1998 r., *Revue belge de droit international*, 1997/2, s. 696.

rozpatrywana norma – która została przejęta z projektu konwencji Rzym II bez istotnych zmian – przewiduje szczególny łącznik w odniesieniu do powództwa osoby poszkodowanej skierowanego bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi, wraz z ewentualnymi ograniczeniami dotyczącymi wykonywania tego prawa. Zakres obowiązków ubezpieczyciela podlega natomiast prawu właściwemu dla umowy ubezpieczenia. Ponadto z analizy tej wynika wyraźnie, że chodzi tu o regułę alternatywną.

83. Zważywszy, że art. 18 rozporządzenia Rzym II ustanawia regułę alternatywną, w niniejszym przypadku skarżąca w postępowaniu głównym może wytoczyć powództwo bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi, jeżeli taka możliwość wynika z prawa hiszpańskiego mającego zastosowanie do zobowiązania pozaumownego, niezależnie od tego, co stanowi prawo niemieckie, któremu podlega umowa ubezpieczenia.

84. Takie rozwiązanie nie sprzeciwia się autonomii woli stron umowy, które w odniesieniu do tej umowy korzystają z możliwości swobodnego wyboru prawa właściwego. Wybór ten nie może naruszać praw osób trzecich ani prawa osoby poszkodowanej²³.

85. Zwracam uwagę, że art. 18 rozporządzenia Rzym II zawiera przepis chroniący interesy osoby poszkodowanej, w tym znaczeniu, że przyznaje jej możliwość skorzystania z najbardziej korzystnego reżimu w zakresie prawa do bezpośredniego pozwania ubezpieczyciela²⁴. Poza tym prawodawca już uwzględnił interes ubezpieczyciela, ograniczając podstawę takiego powództwa bezpośredniego do dwóch praw, których stosowania ubezpieczyciel może zasadnie oczekiwać, a mianowicie, po pierwsze, prawa właściwego dla zobowiązania pozaumownego, a po drugie, prawa właściwego dla umowy ubezpieczenia²⁵.

²³ – Jeśli chodzi o swobodę wyboru prawa właściwego dla obowiązku pozaumownego, ta klasyczna zasada jest wyraźnie przewidziana w art. 14 ust. 2 rozporządzenia Rzym II. Jeżeli ani prawo właściwe dla umowy ubezpieczeniowej, ani prawo mające zastosowanie do zobowiązania pozaumownego nie dopuszcza powództwa bezpośredniego, poszkodowany nie może wytoczyć takiego powództwa przeciwko ubezpieczycielowi, choćby było ono dozwolone przez prawo uzgodnione przez poszkodowanego z osobą ponoszącą odpowiedzialność.

²⁴ – Należy przypomnieć, że w sporach w dziedzinie ubezpieczeń poszkodowany podejmujący działania wobec ubezpieczyciela osoby odpowiedzialnej może zostać uznany za słabszą stronę. Zobacz wyrok FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, pkt 28). Wzgląd ten leży również u podstaw ustanowienia prawa do wytoczenia powództwa bezpośredniego przeciwko ubezpieczycielowi przez poszkodowanych w wypadkach drogowych [zob. art. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/26/WE z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, zmieniającej dyrektywy Rady 73/239/EWG i 88/357/EWG (czwartej dyrektywy w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych) (Dz.U. L 181, s. 65)].

²⁵ – Zobacz wniosek dotyczący rozporządzenia COM(2003) 427 wersja ostateczna, s. 27.

86. Zatem wybór prawa właściwego dokonany przez ubezpieczającego i ubezpieczyciela nie może skutkować uniemożliwieniem poszkodowanemu wykonywania jego uprawnienia do wytoczenia powództwa bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi, jeżeli uprawnienie to wynika z prawa mającego zastosowanie do zobowiązania pozaumownego.

87. W świetle powyższych rozważań jestem zdania, że art. 18 rozporządzenia Rzym II należy interpretować w ten sposób, że wytoczenie powództwa przez osobę poszkodowaną bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi osoby ponoszącej odpowiedzialność jest możliwe, jeżeli wynika to z prawa właściwego dla zobowiązania pozaumownego, niezależnie od tego, co stanowi wybrane przez strony prawo właściwe dla umowy ubezpieczenia.

VI – Wnioski

88. W świetle powyższych rozważań proponuję, aby Trybunał odpowiedział na pytania prejudycjalne zadane przez Landesgericht Korneuburg w następujący sposób:

- 1) Artykuł 1 i art. 3 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. należy interpretować w ten sposób, że przepisy konwencji w sprawie ujednoczenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., podpisanej przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzonej w jej imieniu na mocy decyzji Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. nie mają zastosowania do lotu krajowego, który nie jest wykonywany przez przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty.
- 2) Artykuł 18 rozporządzenia (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II) należy interpretować w ten sposób, że wytoczenie powództwa przez osobę poszkodowaną bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi osoby ponoszącej odpowiedzialność jest możliwe, jeżeli wynika to z prawa właściwego dla zobowiązania pozaumownego, niezależnie od tego, co stanowi wybrane przez strony prawo właściwe dla umowy ubezpieczenia.