



Datum van inontvangstneming : 19/06/2014

**Zaak C-240/14****Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

12 mei 2014

**Verwijzende rechter:**

Landesgericht Korneuburg (Oostenrijk)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

12 mei 2014

**Verzoekende partij:**

Eleonore Prüller-Frey

**Verwerende partijen:**

Norbert Brodnig

Axa Versicherung AG

---

[omissis]

[omissis]

Het Landesgericht Korneuburg geeft [omissis] in de zaak van verzoekster **Eleonore Prüller-Frey**, gepensioneerde, [omissis] Klosterneuburg, [omissis] tegen verwerende partijen **1. Norbert Brodnig**, werktuigkundige, [omissis] Cadiz (Spanje), **2. AXA Versicherung AG**, [omissis] Keulen (Duitsland), [omissis] betreffende een vordering strekkende tot betaling van een bedrag van 152 946,40 EUR [omissis] en een vaststelling in rechte (waarde van het geschil 10 000 EUR), de hierna volgende

**Beschikking:**

A. Het Hof van Justitie van de Europese Unie worden krachtens artikel 267 VWEU de volgende prejudiciële vragen gesteld:

1) Moeten artikel 2, lid 1, sub a en c, van verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders

bij ongevallen, artikel 3, sub c en g, van verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen alsmede artikel [Or. 2] 1, lid 1, van het op 28 mei 1999 te Montreal ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer aldus worden uitgelegd dat schadevorderingen van een benadeelde

- die passagier was van een luchtvaartuig waarvan de plaats van vertrek en aankomst dezelfde plaats in een lidstaat was,
- die als passagier om niet door de piloot werd vervoerd,
- wiens vlucht tot doel had, een onroerend goed vanuit de lucht te bezichtigen met het oog op een met de piloot voorgenomen transactie in verband met dat goed, en
- die als passagier lichamelijk letsel heeft opgelopen doordat het luchtvaartuig is neergestort,

uitsluitend moeten worden beoordeeld op grond van artikel 17 van het op 28 mei 1999 te Montreal ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer en dat het nationale recht niet van toepassing is?

Indien de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord:

2) Moeten artikel 33 van het op 28 mei 1999 te Montreal ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer en artikel 67 van verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken aldus worden uitgelegd dat de bevoegdheid om kennis te nemen van en uitspraak te doen over de in de eerste vraag bedoelde schadevorderingen uitsluitend moet worden beoordeeld op grond van artikel 33 van het op 28 mei 1999 te Montreal ondertekende Verdrag tot het [Or. 3] brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer?

Indien de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord:

3) Moeten artikel 29 van het op 28 mei 1999 te Montreal ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer en artikel 18 van verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen aldus worden uitgelegd dat zij zich verzetten tegen een nationale regeling volgens welke de in de eerste vraag bedoelde benadeelde een rechtstreekse vordering tegen de wettelijke-aansprakelijkheidsverzekeraar van de schadeverwekker kan instellen?

Indien de eerste vraag ontkennend wordt beantwoord:

4) Moeten artikel 7, lid 1, sub f, van de Tweede richtlijn (88/357/EEG) van de Raad van 22 juni 1988 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche, tot vaststelling van bepalingen ter bevordering van de daadwerkelijke uitoefening van het vrij verrichten van diensten en houdende wijziging van richtlijn 73/239/EEG, en artikel 18 van verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen aldus worden uitgelegd dat de voorwaarden voor een door een in de eerste vraag bedoelde benadeelde tegen de wettelijke-aansprakelijkheidsverzekeraar van de schadeverwekker ingestelde rechtstreekse vordering moeten worden beoordeeld op grond van het recht van een derde staat wanneer

- in een rechtstreekse vordering is voorzien in de wet **[Or. 4]** betreffende de verzekeringsovereenkomst van het recht dat toepasselijk is op grond van de *lex loci delicti*,
- de partijen bij de verzekeringsovereenkomst ervoor kiezen dat het recht van een derde staat van toepassing is,
- zodat het recht van de staat toepasselijk is, waarin de verzekeraar zijn zetel heeft, en
- ook in de wet betreffende de verzekeringsovereenkomst van het recht van deze staat is voorzien in een rechtstreekse vordering?

B. De behandeling van de zaak wordt geschorst tot aan de ontvangst van de prejudiciële beslissing van het Hof van Justitie van de Europese Unie [omissis].

Motivering:

Verzoekster vordert van verwerende partijen betaling van een totaalbedrag van 142 946,40 EUR, te vermeerderen met rente tegen 4 % vanaf 2 oktober 2012, en verzoekt het Landesgericht voor recht te verklaren dat verwerende partijen hoofdelijk en gezamenlijk aansprakelijk zijn voor alle toekomstige ongevalsschade, waarbij de aansprakelijkheid van eerste verweerder beperkt is tot het wettelijke maximumbedrag en de aansprakelijkheid van tweede verweerder beperkt is tot het bedrag van de verzekerde som. Verzoekster stelt dat zich op 30 augustus 2010 tussen 19.15 en 19.30 uur in de buurt van Jerez de la Frontera (Spanje) een ongeval heeft voorgedaan met een gyrokopter van het type „Calidus” [omissis], waarvan eerste verwerende partij houder was en die op het tijdstip van het ongeval bij tweede verwerende partij regelmatig was verzekerd tegen wettelijke aansprakelijkheid. Verzoekster was passagier en Felix Preis was de gyrokopterpiloot. Vertrekplaats van de gyrokoptervlucht was de luchthaven van Medina Sidonia.

In rechte stelt verzoekster dat **[Or. 5]** ingevolge artikel 4, lid 2, van verordening nr. 864/2007 (Rome II) het Oostenrijks recht van toepassing is aangezien zowel verzoekster als eerste verwerende partij op het tijdstip van het ongeval hun woonplaats en hun gewone verblijfplaats in Oostenrijk hadden. Zij heeft het recht op de plaats van hun woonplaats een vordering in te stellen tegen de wettelijke-aansprakelijkheidsverzekeraar wanneer dit naar nationaal recht toelaatbaar is. In Oostenrijk is de vordering tegen de wettelijke-aansprakelijkheidsverzekeraar op grond van § 166 van het Luftfahrtgesetz (Oostenrijkse luchtvaartwet; LFG) toelaatbaar. Ook tegen eerste verwerende partij kan als in het geding geroepen partij en ook op grond van artikel 11, lid 3, van verordening nr. 44/2001 bij hetzelfde gerecht een vordering worden ingesteld. Een keuze van toepasselijk recht in de verzekeringsovereenkomst van verwerende partijen is niet aan verzoekster tegenstelbaar.

Verwerende partijen betwisten de schadevordering en concluderen tot afwijzing van de vordering op grond dat gelet op de feiten van het geding uitsluitend het Spaanse materiële recht van toepassing is daar eerste verwerende partij sinds 2009 in Spanje leeft. De gestelde onrechtmatige daad toont de nauwste band met Spanje. De plaats van het ongeval is in Spanje gelegen. Alle rechtsovereenkomsten die verzoekster heeft, zijn naar Spaans recht verkregen.

Voorts werpen verwerende partijen de onbevoegdheid op van het gerecht waarvoor zij zijn opgeroepen. Dat gerecht heeft geen internationale bevoegdheid. Artikel 9 van verordening nr. 44/2001 geldt bij een wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering enkel voor de begunstigde en niet voor de benadeelde. In Oostenrijk kan als gevolg van het in artikel 65 van verordening nr. 44/2001 gemaakte voorbehoud geen beroep worden gedaan op artikel 11 ervan. De mogelijkheid voor een benadeelde om een rechtstreekse vordering in te stellen bij het gerecht van de woonplaats, staat enkel open wanneer het volgens het op de verzekeringsovereenkomst toepasselijke recht mogelijk is een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar in te stellen. De **[Or. 6]** betrokken verzekeringspolis is aan het Duitse materiële recht onderworpen en naar dat recht is geen rechtstreekse vordering mogelijk. Evenmin is er sprake van een verzekeringsplicht op grond van het Pflichtversicherungsgesetz (wet inzake wettelijk verplichte verzekeringen), noch is er sprake van insolventie of een onbekende verblijfplaats van de verzekeringsnemer (§ 115, lid 1, punt 1 tot en met 3, van de Duitse wet inzake de verzekeringsovereenkomst; Versicherungsvertragsgesetz). Ook naar Spaans materieel recht is het voor de benadeelde niet mogelijk een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar in te stellen (cf. Ley 48/1960 sobre navegación aérea). Ook de vordering tegen eerste verwerende partij moet worden afgewezen wegens internationale onbevoegdheid aangezien deze partij niet in het geding is geroepen en de procedures niet zijn gevoegd voor het gerecht dat bevoegd is bij pluraliteit van verwerende partijen.

Beide partijen gaan ervan uit dat de verzekering in casu een wettelijk verplichte verzekering is en dat het Verdrag van Montreal niet van toepassing is op het onderhavige geding.

### **Procedure a quo:**

De verzekeringspolis van tweede verwerende partij van 6 mei 2009 staat op naam van eerste verweerder en betreft een allriskverzekering voor een luchtvaartuig. Het gaat om een wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering van zowel de houder als de passagiers van het luchtvaartuig. Het verzekerde luchtvaartuig is een gyrokopter van het type „Calidus” [omissis]. Als gebruik van het luchtvaartuig is aangegeven: „Zakelijke en reisvluchten alsmede demonstratievluchten met het oog op een verkoop”. De polis bevat de volgende bepaling: „Op het contract is het recht van de Bondsrepubliek Duitsland (Duits recht) van toepassing. Voor vorderingen uit het verzekeringscontract zijn de binnenlandse gerechten [Or. 7] van de Bondsrepubliek Duitsland bevoegd. Wanneer de verzekeringsnemer zijn woonplaats of zetel buiten de werkingssfeer van de wet inzake de verzekeringsovereenkomsten heeft of zijn woonplaats of zetel buiten die werkingssfeer verplaatst, zijn de gerechten van de zetel van de verzekeraar bevoegd. Deze bepalingen sluiten de bevoegdheid niet uit van andere op grond van het Duitse recht dwingend bevoegde gerechten.” Het contract treedt in werking op 11 mei 2009 en eindigt op 11 mei 2010. In het contract is bepaald: „De overeenkomst wordt jaarlijks stilzwijgend verlengd tenzij een van de partijen uiterlijk drie maanden voor het einde ervan de overeenkomst schriftelijk opzegt.” Er bestaat ook een aanhangsel bij de overeenkomst van 4 mei 2010, waarin staat dat de verzekering ingaat op 4 mei 2009 en eindigt op 4 mei 2010, met als datum van wijziging 4 mei 2010. Het hierboven vermelde verlengingsbeding komt daarin niet meer voor.

Eerste verweerder woont in elk geval sedert 2007 in Spanje. Hij is in het bezit van een attest van regelmatige inschrijving. Bovendien is hij ook in Oostenrijk regelmatig ingeschreven. De gyrokopter is eigendom van Felix Preiss, niet van eerste verweerder. Felix Preiss heeft eerste verweerder gevraagd of hij hem kon helpen aan een goedkope verzekering. Aangezien eerste verweerder meer vliegreuen kon aantonen en de verzekeringspremie naar het aantal vliegreuen wordt berekend, heeft eerste verweerder de aansprakelijkheid als houder van het vaartuig op zich genomen.

Verzoekster had interesse in beleggingen in Spanje. Zij overwoog onder meer om een aandeel te nemen in de aloëveraplantage van Felix Preiss. Aangezien Felix Preiss geen nauwkeurige plannen kon tonen, heeft hij aan verzoekster een gyrokoptervlucht boven het gebied toegezegd. Het toestel is tijdens de vlucht neergestort.

Het Landesgericht moet in eerste aanleg uitspraak doen over de bevoegdheidsvraag en daartoe is **[Or. 8]** uitlegging van Unierechtelijke voorschriften noodzakelijk, zodat deze rechter krachtens artikel 267 VWEU zich tot het Hof van Justitie van de Europese Unie kan wenden met het verzoek om een prejudiciële beslissing over de hierboven weergegeven vier vragen.

### **Toepasselijke bepalingen van Unierecht:**

Toen het op 12 oktober 1929 te Warschau ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer in werking was, was de regeling inzake de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen vervat in verordening (EG) nr. 2027/97. Op 28 mei 1999 werd in Montreal een nieuw verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer ondertekend en dit verdrag bevat nieuwe, wereldwijd geldende regels betreffende de aansprakelijkheid bij ongevallen in het internationale luchtverkeer die het Verdrag van Warschau van 1929 en latere wijzigingen vervangen. Met verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen zijn de aard en de omvang van de aansprakelijkheid bij internationaal en nationaal vervoer binnen de Gemeenschap geharmoniseerd doordat wordt verwezen naar de toepasselijke bepalingen van het Verdrag van Montreal. Bij besluit 2001/539/EG van de Raad is het Verdrag van Montreal namens de Europese Gemeenschap goedgekeurd.

Ingevolge artikel 50 van het Verdrag van Montreal moeten de verdragsluitende staten eisen dat hun vervoerders voorzien zijn van een toereikende verzekering ter dekking van hun aansprakelijkheid uit hoofde van dit verdrag. Nadere voorschriften zijn **[Or. 9]** vervat in verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004.

Aangaande de vraag naar de bevoegdheid van het gerecht waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, kan enerzijds worden verwezen naar de gerechten die volgens verzoekster bevoegd zijn op grond van verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken. Anderzijds regelt ook artikel 33 van het Verdrag van Montreal de rechterlijke bevoegdheid. Daarin is onder meer bepaald dat de rechter van de verblijfplaats van de passagier bevoegd is, zoals verzoekster aanvoert.

Het recht op een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar van de aansprakelijke persoon is vervat in artikel 18 van verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen (Rome II).

Artikel 7 van de Tweede richtlijn (88/357/EEG) van de Raad van 22 juni 1988 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche, tot vaststelling van bepalingen ter bevordering van de daadwerkelijke uitoefening van het vrij verrichten van diensten en houdende wijziging van richtlijn 73/239/EEG bepaalt welk recht van toepassing is op verzekeringsovereenkomsten die binnen de werkingssfeer van deze richtlijn vallen; voor bepaalde risico's kunnen de partijen vrij kiezen welk recht van toepassing is.

### **Toepasselijke bepalingen van nationaal recht:**

Gelet op artikel 4, lid 1, van verordening nr. 864/2007 (Rome II) heeft het Landesgericht (aanvankelijk alleen ter beantwoording van de bevoegdheidsvraag) zich gebogen over Spaanse nationale rechtsregels. Daaruit blijkt dat er geen algemene, bijvoorbeeld in het schadevergoedingsrecht vastgelegde, rechtstreekse vordering bestaat. In **[Or. 10]** de Spaanse Ley 48/1960 sobre navegación aérea is niet voorzien in een rechtstreekse vordering. Evenwel biedt artikel 76 van de Spaanse wet inzake de verzekeringsovereenkomst (Ley 50/1980) de benadeelde een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar.

Artikel 107, lid 2, sub a, van de Spaanse wet inzake de verzekeringsovereenkomst bepaalt dat de verzekeraar en de verzekeringsnemer vrij het toepasselijke recht kunnen kiezen. In Spanje volgt men de zienswijze dat wanneer zoals is toegestaan door de lex contractus in geval van een verzekeringsovereenkomst voor het Duitse recht als toepasselijk recht wordt gekozen, dit niet ertoe leidt dat verzoeker wordt belet, een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar in te stellen overeenkomstig de lex loci delicti.

Artikel 76 van de Spaanse wet inzake de verzekeringsovereenkomst wordt in Spanje niet opgevat als een bepaling van bijzonder dwingend recht.

Ingevolge § 115 van het Duitse Versicherungsvertragsgesetz kan de benadeelde een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar instellen.

### **Toelichting bij de prejudiciële vragen:**

Vraag 1:

- 1 Het Verdrag van Montreal, waartoe de Europese Unie is toegetreden, is omgezet in de verordeningen (EG) nrs. 889/2002 en 785/2004. Ter beantwoording van de bevoegdheidsvraag is het voor het Landesgericht belangrijk te weten wat de werkingssfeer van het Verdrag van Montreal en van beide verordeningen is. Overeenkomstig artikel 1 van het Verdrag van Montreal is dit verdrag van toepassing op al het internationale vervoer van personen, bagage of goederen dat met luchtvaartuigen tegen betaling plaatsvindt. In artikel 17 van dat Verdrag,



betreffende de vergoeding van schade, wordt het begrip „passagier” gebruikt zonder dat evenwel dit begrip wordt gedefinieerd. Ingevolge artikel 3 van verordening nr. [Or. 11] 889/2002 is de aansprakelijkheid van een luchtvervoerder van de Gemeenschap met betrekking tot de passagiers en hun bagage onderworpen aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben. In deze verordening wordt onder luchtvaartonderneming een luchtvervoeronderneming met een geldige exploitatievergunning verstaan (artikel 2, lid 1, sub a) en wordt een schadevergoedingsgerechtigde omschreven als een passagier of elke persoon die volgens het toepasselijke recht gerechtigd is om met betrekking tot die passagier schadeloosstelling te verlangen (artikel 2, lid 1, sub c). Een gyrokopter is zonder enige twijfel een luchtvaartuig in de zin van artikel 1, lid 1, van het Verdrag van Montreal; vraag is of er sprake is van een luchtvaartonderneming in de zin van verordening nr. 889/2002. Wanneer de verordening om die reden buiten toepassing zou worden gelaten, zou dit evenwel onverenigbaar zijn met punt 8 van de considerans, waarin wordt overwogen dat zowel voor het internationale als voor het nationale vervoer binnen de Gemeenschap dezelfde mate en aard van aansprakelijkheid moeten gelden. Verordening nr. 785/2004 voorziet daarentegen niet alleen voor luchtvaartondernemingen, maar ook voor exploitanten van luchtvaartuigen in een verzekeringsplicht. Artikel 1, met het opschrift „Doel”, stelt luchtvaartondernemingen en exploitanten van een luchtvaartuig tegenover passagiers en derden. Ingevolge artikel 3, sub c, is een exploitant van een luchtvaartuig een persoon of entiteit die geen luchtvervoerder is en die permanent en daadwerkelijk over het luchtvaartuig beschikt dan wel het permanent en daadwerkelijk exploiteert. Overeenkomstig artikel 3, sub g, is een passagier elke persoon die met toestemming van de luchtvervoerder of de exploitant van luchtvaartuigen aan een vlucht deelneemt, met uitsluiting van het vlucht- en cabinepersoneel dat van dienst is tijdens de vlucht. Op basis van een algeheel onderzoek van de werkingssfeer van het Verdrag van Montreal en van de verordeningen, [Or. 12] die dit Verdrag voor het grondgebied van de Unie omzetten, kan ervoor worden gepleit dat artikel 17 van het Verdrag van Montreal moet worden toegepast op de door het Landesgericht te onderzoeken rechtsvorderingen.

In het algemeen wordt de zienswijze bijgetreden dat personen die worden vervoerd als dienstbewijs, buiten de werkingssfeer van het Verdrag van Montreal vallen. Verzoekster moest voor de vlucht geen tegenprestatie betalen. Gelet op het feit dat de piloot en verzoekster overwogen een onroerendgoedtransactie tegen betaling te sluiten, komt het het Landesgericht voor dat in casu het vereiste van een vervoersovereenkomst niet geldt en dat gelet op de onroerendgoedtransactie onder bezwarende titel moet worden uitgegaan van vervoer tegen betaling.

Over de uitlegging van deze begrippen bestaat er – blijkbaar – geen rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie. Evenwel heeft het Oberste Gerichtshof te Wenen bij beslissing van 19 december 2013 [omissis] het Hof van

Justitie vragen gesteld over de werkingssfeer van het Verdrag van Montreal; het gaat om zaak C-6/14, Wucher Helicopter en Euro-Aviation Versicherung.

Vraag 2:

Volgens punt 2 van de considerans van verordening nr. 44/2001 bemoeilijken sommige verschillen in de nationale regels inzake de rechterlijke bevoegdheid en de erkenning van beslissingen de goede werking van de interne markt. Verzoekster heeft haar vordering bij de geadieerde rechter ingesteld op basis van de in deze verordening vervatte regels inzake de rechterlijke bevoegdheid. Ingevolge artikel 67 van verordening nr. 44/2001 doet deze verordening geen afbreuk aan de toepassing van de bepalingen die, voor bijzondere onderwerpen, de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en **[Or. 13]** de tenuitvoerlegging van beslissingen regelen en die opgenomen zijn of zullen worden in de besluiten van de Gemeenschap of in de nationale wetgevingen die ter uitvoering van deze besluiten geharmoniseerd zijn. Punt 25 van de considerans bepaalt in dit verband dat deze verordening de verdragen en internationale overeenkomsten waarbij de lidstaten partij zijn en die bijzondere onderwerpen bestrijken, onverlet laat. In artikel 33 van het Verdrag van Montreal wordt bepaald welke instanties rechterlijke bevoegdheid hebben.

De bevoegdheid van de rechter bij wie verzoekster haar rechtsvordering heeft ingesteld (namelijk bij de rechter die bevoegd is voor haar eigen woonplaats), is in principe vastgesteld in artikel 33, lid 2, van het Verdrag van Montreal. Nadat de Europese Unie tot het Verdrag van Montreal is toegetreden, vervalt de in punt 2 van de considerans omschreven problematiek betreffende de verschillen in nationale voorschriften, zodat het niet nodig is de bepalingen van verordening nr. 44/2001 betreffende de rechterlijke bevoegdheid toe te passen in aanvulling op die van artikel 33 van het Verdrag van Montreal.

Vraag 3:

Verzoekster richt haar schadevordering niet alleen tegen de houder van het luchtvaartuig maar ook tegen de wettelijke-aansprakelijkheidsverzekeraar van de houder. Volgens artikel 18 van verordening nr. 864/2007 (Rome II) is een rechtstreekse vordering mogelijk indien het op de niet-contractuele verbintenis toepasselijke recht of het op het verzekeringscontract toepasselijke recht hierin voorziet. Wanneer het Verdrag van Montreal toepasselijk is, is een schadevordering mogelijk op grond van artikel 17 en bepaalt artikel 29 dat bij het vervoer van passagiers, bagage en goederen elke vordering tot schadevergoeding, op welke grond dan ook, hetzij uit hoofde van dit Verdrag hetzij op grond van een overeenkomst, **[Or. 14]** een onrechtmatige daad of anderszins, slechts kan worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de aansprakelijkheidsgrenzen bedoeld in dat verdrag, zonder dat hiermee iets bepaald is omtrent de personen die een vordering kunnen instellen en omtrent hun onderscheiden rechten. Het reeds aangehaalde artikel 50 van het Verdrag van Montreal voorziet in een

verzekeringsplicht. Evenwel is in dit verdrag niet voorzien in een rechtstreekse vordering. Volgens het arrest van het Hof van Justitie in zaak C-463/06, FBTO Schadeverzekeringen (EU:C:2007:792) moet naar nationaal recht zijn voorzien in een rechtstreekse vordering (punt 30). Anders dan in casu, kon het Hof een Unierechtelijke rechtsgrondslag voor de rechtstreekse vordering aanvoeren, namelijk richtlijn 2000/26 (Vierde richtlijn motorrijtuigenverzekering), zoals gewijzigd bij richtlijn 2005/14 na de inwerkingtreding van verordening nr. 44/2001. Voor luchtvaartongevallen ontbreekt evenwel een Unierechtelijke rechtsgrondslag voor de rechtstreekse vordering. Is het toepasselijke recht het Verdrag van Montreal, dat volgens de bewoordingen ervan een uitputtende regeling bevat van de daarin bepaalde rechten, dan is er geen ruimte meer voor een rechtstreekse vordering waarin naar nationaal recht is voorzien.

Vraag 4:

Gelet op de plaats van het ongeval dienen de in vraag 1 bedoelde schadevorderingen volgens het Spaanse recht te worden onderzocht. Beide verwerende partijen hebben als partijen bij de verzekeringsovereenkomst het Duitse recht als het recht van de zetel van de verzekeraar als het toepasselijke recht aangewezen. In punt A.11 van [de bijlage bij] de Eerste richtlijn (73/239/EEG) van de Raad van 24 juli **[Or. 15]** 1973 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende de toegang tot het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche, en de uitoefening daarvan, zoals gewijzigd bij de Tweede richtlijn (88/357/EEG) van de Raad van 22 juni 1988 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche, tot vaststelling van bepalingen ter bevordering van de daadwerkelijke uitoefening van het vrij verrichten van diensten en houdende wijziging van richtlijn 73/239/EEG, is de wettelijke aansprakelijkheid voor luchtvaartuigen ingedeeld onder de grote risico's, zodat een keuze van het toepasselijke recht mogelijk is. Wanneer de partijen hun verzekeringsovereenkomst rechtmatig onderwerpen niet aan de Spaanse wet inzake de verzekeringsovereenkomst maar aan de Duitse wet inzake de verzekeringsovereenkomst, moet dit tot gevolg hebben dat aan verzoekster niet de in de Spaanse wet inzake de verzekeringsovereenkomst geboden rechtstreekse vordering toekomt, maar de rechtstreekse vordering waarin is voorzien in de Duitse wet inzake de verzekeringsovereenkomst. De vrijheid van de partijen om het toepasselijke recht te kiezen, moet de hoeksteen van het systeem van collisieregels op het gebied van verbintenissen uit overeenkomst zijn (punt 11 van de considerans van verordening nr. 593/2008). Overeenkomstig de vijfde overweging van de considerans van richtlijn 88/357 moet aan de verzekeringnemers die wegens hun hoedanigheid of grootte of wegens de aard van het te verzekeren risico geen bijzondere bescherming nodig hebben in de lidstaat waar het risico is gelegen, totale vrijheid worden verleend om een beroep te doen op een zo ruim mogelijke verzekeringsmarkt en moet voorts een adequate bescherming worden gegarandeerd voor de andere verzekeringnemers.

De benadeelde, die zijn aanspraken tegen de wettelijke-aansprakelijkheidsverzekeraar ontleent aan de verzekeringsovereenkomst, kan niet in een ongunstigere maar ook niet in een gunstigere positie dan de verzekerde worden gesteld. Daarbij mag niet uit het oog worden verloren dat het gevaar bestaat dat de partijen bij een verzekeringsovereenkomst via de keuze van het toepasselijke recht een benadeelde nadeel kunnen berokkenen. **[Or. 16]** Dat gevaar kan de lidstaat tegengaan hetzij door de benadeelde een rechtstreekse vordering toe te kennen ongeacht welk recht inzake de verzekeringsovereenkomst toepasselijk is, hetzij door de rechtstreekse vordering in een regel van bijzonder dwingend recht in de zin van artikel 16 van verordening nr. 864/2007 (Rome II) mogelijk te maken, hetgeen in casu evenwel niet is gebeurd. Bovendien kan de in casu gemaakte keuze van het toepasselijke recht niet worden aangemerkt als een benadeling van de benadeelde, aangezien de keuze van het recht van de lidstaat waarin de verzekeraar zijn zetel heeft, als toepasselijk recht niet als onredelijk kan worden beschouwd en in deze lidstaat de rechtstreekse vordering in beginsel mogelijk is.

De behandeling van de zaak moet in afwachting van het antwoord van het Hof van Justitie van de Europese Unie worden geschorst.

[omissis] Korneuburg, [omissis]

12 mei 2014

[omissis]