Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)

de 9 de septiembre de 2015*

«Procedimiento prejudicial — Responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente — Acción de indemnización — Convenio de Montreal — Reglamento (CE) nº 2027/97 — Vuelo realizado con carácter gratuito por el propietario de un inmueble con objeto de mostrar dicho inmueble a un posible comprador — Reglamento (CE) nº 864/2007 — Acción directa prevista por el Derecho nacional contra el asegurador de responsabilidad civil»

En el asunto C-240/14,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landesgericht Korneuburg (Austria), mediante resolución de 12 de mayo de 2014, recibida en el Tribunal de Justicia el 12 de mayo de 2014, en el procedimiento entre

Eleonore Prüller-Frey

y

Norbert Brodnig,

Axa Versicherung AG,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. A. Tizzano, Presidente de Sala, y los Sres. S. Rodin (Ponente), A. Borg Barthet y E. Levits y la Sra. M. Berger, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Szpunar;

Secretario: Sr. V. Tourrès, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 4 de marzo de 2015;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de la Sra. Prüller-Frey, por el Sr. A. Weinzierl, Rechtsanwalt;

— en nombre del Sr. Brodnig y Axa Versicherung AG, por el Sr. F. Hörlsberger, Rechtsanwalt;

— en nombre del Gobierno austriaco, por la Sra. C. Pesendorfer, en calidad de agente;

— en nombre del Gobierno francés, por la Sra. M. Hours, en calidad de agente;

* Lengua de procedimiento: alemán.

— en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. G. Braun, M. Wilderspin, F. Wilman y K.-P. Wojcik, en calidad de agentes,

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 20 de mayo de 2015;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 1, apartado 1, 17, 29 y 33 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999 y aprobado en nombre de la Unión Europea mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, (DO L 194, p. 38; en lo sucesivo, «Convenio de Montreal»), del artículo 2, apartado 1, letras a) y c), del Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje (DO L 285, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) nº 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002 (DO L 140, p. 2) (en lo sucesivo, «Reglamento nº 2027/97»), del artículo 3, letras c) y g), del Reglamento (CE) nº 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos (DO L 138, p. 1), del artículo 67 del Reglamento (CE) nº 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DO 2001, L 12, p. 1), del artículo 18 del Reglamento (CE) nº 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales («Roma II») (DO L 199, p. 40), así como del artículo 7, apartado 1, letra f), de la Directiva 88/357/CEE del Consejo, de 22 de junio de 1988, Segunda Directiva sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al seguro directo distinto del seguro de vida, por la que se establecen las disposiciones destinadas a facilitar el ejercicio efectivo de la libre prestación de servicios y por la que se modifica la Directiva 73/239/CEE (DO L 172, p. 1), en su versión modificada por la Directiva 92/49/CEE del Consejo, de 18 de junio de 1992 (DO L 228, p. 1; en lo sucesivo, «Directiva 88/357»).

2 Dicha petición se presentó en el marco de un litigio entre la Sra. Prüller-Frey, por una parte, y el Sr. Brodnig y Axa Versicherung AG (en lo sucesivo, «Axa»), compañía de seguros alemana, por otra, en relación con la indemnización de los daños actuales y futuros sufridos por la Sra. Prüller-Frey debido a un accidente aéreo.

Marco jurídico

Derecho internacional

3 El artículo 1, apartado 1, del Convenio de Montreal tiene la siguiente redacción:

«El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración. Se aplica igualmente al transporte gratuito efectuado en aeronaves por una empresa de transporte aéreo.»

Derecho de la Unión

4 Según el artículo 1 del Reglamento (CE) nº 2027/97:

«El presente Reglamento desarrolla las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal en relación con el transporte aéreo de pasajeros y su equipaje y establece determinadas disposiciones complementarias. También hace extensiva la aplicación de dichas disposiciones al transporte aéreo en el interior de un Estado miembro.»

5 El artículo 2, apartado 1, del citado Reglamento, dispone:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) "compañía aérea": toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida;

b) "compañía aérea comunitaria": toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 2407/92 [del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas (DO L 240, p. 1)];

c) "persona con derecho a indemnización": el pasajero o cualquier persona con derecho a reclamar respecto de dicho pasajero, de conformidad con la normativa aplicable;

[...]»

6 El Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida) (DO L 293, p. 3), derogó, con efecto a partir del 1 de noviembre de 2008, el Reglamento nº 2407/92.

7 El artículo 2 del Reglamento nº 1008/2008 tiene la siguiente redacción:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

4) "servicio aéreo": un vuelo o una serie de vuelos para el transporte de pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración o del pago de un alquiler;

5) "vuelo": la salida de un aeropuerto determinado hacia un aeropuerto de destino determinado;

6) "vuelo local": un vuelo en que no haya transporte de pasajeros, carga o correo entre distintos aeropuertos u otros puntos de aterrizaje autorizados;

[...]».

8 El artículo 3 del citado Reglamento dispone:

«1. No se permitirá a ninguna empresa establecida en la Comunidad transportar por vía aérea pasajeros, correo o carga, a cambio de remuneración o pago de alquiler, a no ser que se le haya concedido la licencia de explotación correspondiente.

Las empresas que cumplan los requisitos del presente capítulo tendrán derecho a recibir una licencia de explotación.

[...]

3. Sin perjuicio de cualquier otra disposición aplicable de Derecho comunitario, nacional o internacional, no estarán sujetas a la obligación de estar en posesión de una licencia de explotación válida las siguientes categorías de servicios aéreos:

a) servicios aéreos realizados por aeronaves sin motor o ultraligeras con motor, y

b) vuelos locales.»

9 El artículo 2, apartado 2, del Reglamento nº 785/2004 establece:

«El presente Reglamento no se aplicará a:

[...]

g) las aeronaves, planeadores incluidos, con una MTOM inferior a 500 kg, y los ultraligeros que:

— se utilicen con fines no comerciales, o

— se utilicen para prácticas de vuelo locales que no entrañen el cruce de fronteras internacionales,

en todo lo relativo a los requisitos de seguro derivados del presente Reglamento en relación con los riesgos de guerra y terrorismo.»

10 El artículo 4 del Reglamento nº 864/2007 prevé:

«1. Salvo disposición en contrario del presente Reglamento, la ley aplicable a una obligación extracontractual que se derive de un hecho dañoso es la del país donde se produce el daño, independientemente del país donde se haya producido el hecho generador del daño y cualesquiera que sean el país o los países en que se producen las consecuencias indirectas del hecho en cuestión.

2. No obstante, cuando la persona cuya responsabilidad se alega y la persona perjudicada tengan su residencia habitual en el mismo país en el momento en que se produzca el daño, se aplicará la ley de dicho país.

3. Si del conjunto de circunstancias se desprende que el hecho dañoso presenta vínculos manifiestamente más estrechos con otro país distinto del indicado en los apartados 1 o 2, se aplicará la ley de este otro país. Un vínculo manifiestamente más estrecho con otro país podría estar basado en una relación preexistente entre las partes, como por ejemplo un contrato, que esté estrechamente vinculada con el hecho dañoso en cuestión.»

11 El artículo 18 del citado Reglamento dispone:

«La persona perjudicada podrá actuar directamente contra el asegurador de la persona responsable para reclamarle resarcimiento si así lo dispone la ley aplicable a la obligación extracontractual o la ley aplicable al contrato de seguro.»

12 A tenor del artículo 1 de la Directiva 73/239/CEE del Consejo, de 24 de julio de 1973, Primera Directiva sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al acceso a la actividad del seguro directo distinto del seguro de vida, y a su ejercicio (DO L 228, p. 3; EE 06/01, p. 143), en su versión modificada por la Directiva 88/357 (en lo sucesivo, «Directiva 73/239»):

«1. La presente Directiva se aplicará al acceso a la actividad no asalariada del seguro directo, incluida la actividad de asistencia contemplada en el apartado 2, practicada por las empresas establecidas en el territorio de un Estado miembro o que deseen establecerse en él, así como al ejercicio de dicha actividad.

[...]

3. La clasificación por ramos de las actividades contempladas en el presente artículo se indica en el Anexo.»

13 El Artículo 5 de la Directiva 73/239 establece:

«A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

[...]

d) grandes riesgos:

i) los riesgos clasificados en los ramos 4, 5, 6, 7, 11 y 12 del punto A del Anexo;

[...]»

14 El anexo de la citada Directiva precisa:

«A. Clasificación de los riesgos por ramos

[...]

5. *Vehículos aéreos*

Todo daño sufrido por los vehículos aéreos. [...]

11. *Responsabilidad civil en vehículos aéreos*

Toda responsabilidad resultante del empleo de vehículos aéreos (comprendida la responsabilidad del transportista).

[...]»

15 El artículo 7, apartado 1, de la Directiva 88/357 dispone:

«Se determinará la ley aplicable a los contratos de seguros contemplados en la presente Directiva que cubran riesgos localizados en los Estados miembros con arreglo a las siguientes disposiciones:

[...]

f) Para los riesgos contemplados en la letra d) del artículo 5 de la Directiva 73/239/CEE, las partes tendrán libre elección de la ley aplicable.

[...]»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

16 El 30 de agosto de 2010, la Sra. Prüller-Frey, entonces domiciliada y residente con carácter habitual en Austria, sobrevoló, a bordo de un helicóptero, modelo «Calidus», con una masa máxima de despegue (MTOM) de 450 kilogramos, pilotado por el Sr. Preiss, una plantación de áloe vera, con vistas a la eventual adquisición de dicha plantación.

17 Antes de este vuelo, el Sr. Preiss, que era propietario de dicho helicóptero, había solicitado la asistencia del Sr. Brodnig para que éste le ayudara a celebrar un contrato de seguro a un precio atractivo. Dado que el Sr. Brodnig había realizado un número de horas de vuelo mayor que el Sr. Preiss y que el importe de la prima de seguro se calcula en función del número de horas de vuelo, el Sr. Brodnig, que había declarado a la vez residencia en España, donde vivía desde 2007, y residencia en Austria, aceptó celebrar, el 6 de mayo de 2009, en su condición de poseedor del helicóptero de que se trata en el litigio principal, un contrato de seguro con Axa, que tenía por objeto un seguro combinado de la responsabilidad civil del poseedor de este helicóptero y de sus pasajeros.

18 Esta póliza de seguro de Axa definía así el uso a que se destina el helicóptero de que se trata en el litigio principal: «vuelos de negocios, vuelos privados, vuelos de demostración para una venta». La redacción de la citada póliza de seguro precisaba que ésta se regiría por el Derecho alemán y que los tribunales competentes para resolver sobre los recursos relacionados con ésta eran «los de la República Federal de Alemania». Esta misma póliza de seguro no excluía, no obstante, como precisaba también su tenor, «otros fueros obligatorios en virtud del Derecho alemán».

19 El helicóptero de que se trata en el litigio principal despegó de Medina Sidonia (Cádiz) y sufrió un accidente cerca de Jerez de la Frontera (Cádiz).

20 La Sra. Prüller-Frey, que había sufrido lesiones corporales en dicho accidente, acudió al Landesgericht Korneuburg (Tribunal regional de Korneuburg) a fin de que se condenase a las partes demandadas a pagarle la cantidad de 142 946,40 euros, más intereses calculados al tipo del 4 % a partir del 2 de octubre de 2012, y que se declarase la responsabilidad solidaria de éstas por todos los daños futuros que tuvieran una relación de causalidad con el citado accidente. No obstante, las responsabilidades debían estar circunscritas para el Sr. Brodnig al límite legal de la responsabilidad y para Axa al importe asegurado por el contrato de seguro en cuestión en el litigio principal.

21 En el procedimiento ante el Landesgericht Korneuburg, las partes demandadas discuten la competencia de los tribunales austriacos para conocer del litigio principal y añaden que el Derecho español, y no el Derecho austriaco, es aplicable a éste. Consideran que la posibilidad de que la Sra. Prüller-Frey ejercite una acción directa contra Axa depende de la póliza de seguro de que se trata en el litigio principal. Pues bien, dado que ésta se rige por el Derecho alemán, que prohíbe ejercitar tal acción, y que la situación del litigio principal está regulada por el Derecho español, que no contempla el procedimiento de la acción directa, el recurso de la Sra. Prüller-Frey debía desestimarse. Las partes del litigio principal están de acuerdo, no obstante, en que el seguro en cuestión es obligatorio y que el Convenio de Montreal no es aplicable a los hechos del litigio principal.

22 El órgano jurisdiccional remitente alberga dudas por lo que respecta a la no aplicabilidad del Convenio de Montreal a los hechos del litigio principal, debido a la extensión de la aplicación de éste a los vuelos internos en virtud del Reglamento nº 2027/97. A este respecto, dicho órgano jurisdiccional pretende que se determine el régimen de responsabilidad al que deben estar sujetos estos hechos, así como, en

el supuesto de que este Convenio no fuera aplicable, si debe interpretarse que el artículo 18 del Reglamento nº 864/2007 autoriza a la Sra. Prüller-Frey a ejercitar una acción directa contra Axa en virtud de la ley aplicable a la obligación extracontractual, con independencia de la ley aplicable al contrato de seguro de que se trata en el litigio principal, elegida por el Sr. Brodnig y Axa.

23 En estas condiciones, el Landesgericht Korneuburg, habida cuenta de las dudas que albergaba sobre la correcta interpretación del Derecho de la Unión, decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Deben interpretarse el artículo 2, apartado 1, letras a) y c), del Reglamento nº 2027/97, el artículo 3, letras c) y g), del Reglamento nº 785/2004, y el artículo 1, apartado 1, del Convenio de Montreal, en el sentido de que las acciones de indemnización de daños de una perjudicada

— que era ocupante de una aeronave que debía despegar y aterrizar en un mismo lugar de un Estado miembro,

— a quien el piloto transportó gratuitamente,

— para un vuelo de observación aérea de una finca sobre la que pretendía celebrar una transacción inmobiliaria con el piloto y

— que sufrió lesiones al estrellarse la aeronave hayan de valorarse exclusivamente a la luz del artículo 17 del Convenio de Montreal, y de que no les es de aplicación el Derecho nacional?

2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿deben interpretarse el artículo 33 del Convenio de Montreal, y el artículo 67 del Reglamento nº 44/2001, en el sentido de que la competencia para tramitar y juzgar las acciones de indemnización de daños mencionadas en la primera cuestión prejudicial haya de apreciarse exclusivamente a la luz del artículo 33 del Convenio de Montreal?

3) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión prejudicial, ¿deben interpretarse el artículo 29 del Convenio de Montreal y el artículo 18 del Reglamento nº 864/2007 en el sentido de que se oponen a que las normativas nacionales dispongan que la perjudicada mencionada en la primera cuestión prejudicial podrá actuar directamente contra la compañía del seguro de responsabilidad civil del causante del daño?

4) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión prejudicial, ¿deben interpretarse el artículo 7, apartado 1, letra f), de la Directiva 88/357, y el artículo 18 del Reglamento nº 864/2007, en el sentido de que los requisitos para el ejercicio de la acción directa de la perjudicada mencionada en la primera cuestión prejudicial contra la compañía del seguro de responsabilidad civil del causante del daño hayan de apreciarse a la luz del Derecho de un tercer Estado cuando:

— el ordenamiento jurídico aplicable conforme a la regla *lex loci delicti* prevé en su ley de contrato de seguro la posibilidad de ejercer dicha acción directa,

— las partes del contrato de seguro alcanzan un acuerdo al objeto de que sea aplicable el ordenamiento jurídico de un tercer Estado,

— y con arreglo a dicho acuerdo es aplicable el Derecho del Estado en que el asegurador tenga su sede, y

— el ordenamiento jurídico de dicho Estado también prevé en su ley de contrato de seguro la posibilidad de ejercer dicha acción directa?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión prejudicial

24 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si debe interpretarse el artículo 2, apartado 1, letras a) y c), del Reglamento nº 2027/97 y el artículo 1, apartado 1, del Convenio de Montreal en el sentido de que una acción de indemnización ejercitada por una persona que, era ocupante de una aeronave que debía despegar y aterrizar en un mismo lugar situado en un Estado miembro, y a quien se transportaba gratuitamente para un vuelo de observación aérea de una finca sobre la que se pretendía celebrar una transacción inmobiliaria con el piloto de dicha aeronave, y que sufrió lesiones corporales al estrellarse la citada aeronave, haya de valorarse exclusivamente a la luz del artículo 17 del Convenio de Montreal, excluyéndose así la aplicación del Derecho nacional.

25 Para responder a esta cuestión, debe determinarse, con carácter preliminar, si el Convenio de Montreal es aplicable al litigio principal.

26 A este respecto, es preciso subrayar que, según el artículo 1 del Reglamento nº 2027/97, éste desarrolla las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal en relación con el transporte aéreo de pasajeros y su equipaje, y establece determinadas disposiciones complementarias.

27 Por ello, para determinar si el Convenio de Montreal es aplicable al asunto principal, procede delimitar si éste se incluye en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 2027/97.

28 A tal fin, debe recordarse que el artículo 1 de este Reglamento hizo aplicable el citado Convenio al transporte aéreo en el interior de un Estado miembro.

29 No obstante, el mencionado Reglamento únicamente se aplica a las «compañías aéreas», en el sentido del artículo 2, apartado 1, letra a), de éste, a saber, a las empresas de transporte aéreo, que posean una licencia de explotación válida, así como a las «compañías aéreas comunitarias», en el sentido de su artículo 2, apartado 1, letra b), es decir, a las empresas de transporte aéreo que posean una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento nº 2407/92.

30 A este respecto, de la resolución de remisión resulta que las partes demandadas no están comprendidas en el concepto de «compañía aérea» en el sentido del artículo 2, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 2027/97, ya que no son empresas de transporte aéreo, que poseen una licencia de explotación válida.

31 Además, las partes demandadas de que se trata en el litigio principal tampoco están comprendidas en el concepto de «compañía aérea comunitaria» en el sentido del artículo 2, apartado 1, letra b), del Reglamento nº 2027/97, dado que no poseen una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento nº 2407/92.

32 Esta apreciación se ve corroborada, por otro lado, por el hecho de que el vuelo en cuestión en el litigio principal, que se realizó gratuitamente dentro de un Estado miembro, tenía por objetivo la eventual celebración de una transacción inmobiliaria y no implicaba el transporte de pasajeros entre distintos aeropuertos u otros puntos de aterrizaje autorizados, constituía un «vuelo local» en el sentido del artículo 2, apartado 1, punto 6, del Reglamento nº 1008/2008 y que, en virtud del artículo 3, apartado 3, letra b), de dicho Reglamento, un vuelo de esta naturaleza no está sujeto a la obligación de estar en posesión de una licencia de explotación.

33 En estas condiciones, dado que no puede considerarse que las partes demandadas en el litigio sean «compañías aéreas» ni *a fortiori* «compañías aéreas comunitarias», en el sentido del artículo 2, apartado 1, letras a) y b), del Reglamento nº 2027/97, el asunto principal no está comprendido en el ámbito de aplicación de este Reglamento.

34 Por consiguiente, el Convenio de Montreal, que únicamente es aplicable a los vuelos en el interior de un único Estado miembro con el requisito de que estos estén comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 2027/97, no es aplicable al asunto principal.

35 De todo lo anterior resulta que el artículo 2, apartado 1, letras a) y c), del Reglamento nº 2027/97 y el artículo 1, apartado 1, del Convenio de Montreal deben interpretarse en el sentido de que se oponen a que se examine a la luz del artículo 17 de dicho Convenio la acción de indemnización ejercitada por una persona que era ocupante de una aeronave que debía despegar y aterrizar en un mismo lugar situado en un Estado miembro, y a quien se transportaba gratuitamente para un vuelo de observación aérea de una finca sobre la que se pretendía celebrar una transacción inmobiliaria con el piloto de dicha aeronave, y que sufrió lesiones corporales al estrellarse la citada aeronave.

36 Habida cuenta de la respuesta dada a la primera cuestión prejudicial, no procede responder a las cuestiones segunda y tercera.

Sobre la cuarta cuestión prejudicial

37 Mediante su cuarta cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si debe interpretarse que el artículo 18 del Reglamento nº 864/2007 permite, en una situación como de la que se trata en el litigio principal, el ejercicio, por el perjudicado, de una acción directa contra el asegurador de la persona responsable para reclamarle resarcimiento, cuanto tal acción está prevista por la ley aplicable a la obligación extracontractual, que sirve de base a la demanda de indemnización, con independencia de lo que establezca la ley aplicable al contrato de seguro elegida por las partes de dicho contrato.

38 Para responder a esta cuestión, debe recordarse que no puede excluirse que, en determinadas circunstancias, la responsabilidad por el daño causado por el accidente de una aeronave se incluya en la categoría de obligaciones extracontractuales en el sentido del artículo 2 del Reglamento nº 864/2007.

39 En tal caso, el perjudicado dispone de la posibilidad de ejercitar una acción contra el asegurador de la persona responsable para reclamarle resarcimiento cuando, como resulta del tenor del artículo 18 del Reglamento nº 864/2007, así lo dispone la ley aplicable a la obligación extracontractual o la ley aplicable al contrato de seguro de que se trata.

40 Como señaló el Abogado General en el punto 75 de sus conclusiones, el artículo 18 del Reglamento nº 864/2007 no constituye una norma de conflicto de leyes relativa al Derecho material aplicable a la determinación de la obligación que incumbe al asegurador o a la persona asegurada en virtud de un contrato de seguro.

41 Dicho artículo se limita a permitir el ejercicio de una acción directa en caso de que una de las leyes que enumera autorice tal posibilidad.

42 Ahora bien, el derecho de la persona perjudicada a ejercitar una acción directamente contra el asegurador de la persona responsable para reclamarle resarcimiento carece de incidencia sobre las obligaciones contractuales de las partes del contrato de seguro de que se trate. Del mismo modo, la

elección, realizada por dichas partes, de la ley aplicable a ese contrato, tampoco tiene incidencia sobre el derecho de esa persona perjudicada a ejercitar una acción directa en virtud de la ley aplicable a la obligación extracontractual.

43 Por consiguiente, a efectos de determinar si, en el presente caso, la Sra. Prüller-Frey puede ejercitar una acción directamente contra Axa, incumbe al órgano jurisdiccional remitente examinar si la ley aplicable a la obligación extracontractual de que se trata en el litigio principal, determinada de conformidad con el artículo 4 del Reglamento nº 864/2007, o la ley aplicable al contrato de seguro celebrado entre Axa y el Sr. Brodnig, permite que se ejercite tal acción.

44 A este respecto, la ley aplicable al contrato de seguro de que se trata no puede obstaculizar que se ejercite una acción directa, en su caso, sobre la base de la ley aplicable a la obligación extracontractual.

45 De todo lo anterior resulta que debe interpretarse el artículo 18 del Reglamento nº 864/2007 en el sentido de que permite, en una situación como la que es objeto del litigio principal, que el perjudicado ejercite una acción directa contra el asegurador de la persona responsable para reclamarle resarcimiento, cuanto tal acción está prevista por la ley aplicable a la obligación extracontractual, con independencia de lo que establezca la ley aplicable al contrato de seguro elegida por las partes de dicho contrato.

Costas

46 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Primera) declara:

1) **El artículo 2, apartado 1, letras a) y c), del Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje, en su versión modificada por el Reglamento (CE) nº 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, y el artículo 1, apartado 1, del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999 y aprobado en nombre de la Unión Europea mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, deben interpretarse en el sentido de que se oponen a que se examine a la luz del artículo 17 de dicho Convenio la acción de indemnización ejercitada por una persona que era ocupante de una aeronave que debía despegar y aterrizar en un mismo lugar situado en un Estado miembro, y a quien se transportaba gratuitamente para un vuelo de observación aérea de una finca sobre la que se pretendía celebrar una transacción inmobiliaria con el piloto de dicha aeronave, y que sufrió lesiones corporales al estrellarse la citada aeronave.**

2) **El artículo 18 del Reglamento (CE) nº 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales («Roma II»), debe interpretarse en el sentido de que permite, en una situación como la que es objeto del litigio principal, que el perjudicado ejercite una acción directa contra el asegurador de la persona responsable para reclamarle resarcimiento, cuanto tal acción está prevista por la ley aplicable a la obligación extracontractual, con independencia de lo que establezca la ley aplicable al contrato de seguro elegido por las partes de dicho contrato.**

Firmas