Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

9 settembre 2015 *

«Rinvio pregiudiziale — Responsabilità dei vettori aerei in caso di incidente — Domanda di risarcimento — Convenzione di Montreal — Regolamento (CE) n. 2027/97 — Volo effettuato a titolo gratuito dal proprietario di un immobile al fine di presentare tale immobile a un eventuale acquirente — Regolamento (CE) n. 864/2007 — Azione diretta prevista dal diritto nazionale contro l'assicuratore della responsabilità civile»

Nella causa C-240/14,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Landesgericht Korneuburg (Austria), con decisione del 12 maggio 2014, pervenuta in cancelleria il 12 maggio 2014, nel procedimento

Eleonore Prüller-Frey

contro

Norbert Brodnig,

Axa Versicherung AG,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta da A. Tizzano, presidente di sezione, S. Rodin (relatore), A. Borg Barthet, E. Levits e M. Berger, giudici,

avvocato generale: M. Szpunar

cancelliere: V. Tourrès, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 4 marzo 2015,

considerate le osservazioni presentate:

— per E. Prüller-Frey, da A. Weinzierl, Rechtsanwalt;

— per N. Brodnig e la Axa Versicherung AG, da F. Hörlsberger, Rechtsanwalt;

— per il governo austriaco, da C. Pesendorfer, in qualità di agente;

— per il governo francese, da M. Hours, in qualità di agente;

* Lingua processuale: il tedesco.

— per la Commissione europea, da G. Braun, M. Wilderspin, F. Wilman e K.-P. Wojcik, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 20 maggio 2015,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli articoli 1, paragrafo 1, 17, 29 e 33 della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 e approvata a nome dell'Unione europea con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU L 194, pag. 38; in prosieguo: la «Convenzione di Montreal»), dell'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e c), del regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli (GU L 285, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002 (GU L 140, pag. 2; in prosieguo: il «regolamento n. 2027/97»), dell'articolo 3, lettere c) e g), del regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili (GU L 138, pag. 1), dell'articolo 67 del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 2001, L 12, pag. 1), dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 864/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell' 11 luglio 2007, sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali («Roma II») (GU L 199, pag. 40), nonché dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera f), della seconda direttiva 88/357/CEE del Consiglio, del 22 giugno 1988, che coordina le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative riguardanti l'assicurazione diretta diversa dall'assicurazione sulla vita, fissa le disposizioni volte ad agevolare l'esercizio effettivo della libera prestazione di servizi e modifica la direttiva 73/239/CEE (GU L 172, pag. 1), come modificata dalla direttiva 92/49/CEE del Consiglio, del 18 giugno 1992 (GU L 228, pag. 1; in prosieguo: la «direttiva 88/357»).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la sig.ra Prüller-Frey, da un lato, e il sig. Brodnig e la Axa Versicherung AG (in prosieguo: la «Axa»), compagnia assicurativa tedesca, dall'altro, in merito al risarcimento dei subiti e subendi dalla sig.ra Prüller-Frey a causa di un incidente aereo.

Contesto normativo

Il diritto internazionale

3 L'articolo 1, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal così recita:

«La presente convenzione si applica ad ogni trasporto internazionale di persone, bagagli o merci, effettuato con aeromobile a titolo oneroso. Essa si applica altresì ai trasporti con aeromobile effettuati a titolo gratuito da un'impresa di trasporto aereo».

Il diritto dell'Unione

4 Ai sensi dell'articolo 1 del regolamento n. 2027/97:

«Il presente regolamento attua le pertinenti disposizioni della [C]onvenzione di Montreal per quanto concerne il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli, stabilendo alcune disposizioni complementari. Esso estende altresì l'applicazione di tali disposizioni ai trasporti aerei effettuati in un unico Stato membro».

5 L'articolo 2, paragrafo 1, di tale regolamento dispone quanto segue:

«Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) "vettore aereo", qualsiasi impresa di trasporti aerei munita di valida licenza d'esercizio;

b) "vettore aereo comunitario", qualsiasi vettore aereo munito di valida licenza d'esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del disposto del regolamento (CEE) n. 2407/92 [del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei (GU L 240, pag. 1)];

c) "persona avente titolo a risarcimento", il passeggero o qualsiasi persona avente titolo a richiedere il risarcimento per quel passeggero, secondo il diritto applicabile;

(...)».

6 Il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione) (GU L 293, pag. 3), ha abrogato, con effetto al 1° novembre 2008, il regolamento n. 2407/92.

7 L'articolo 2 del regolamento n. 1008/2008 così recita:

«Ai fini del presente regolamento si intende per:

(...)

4) "servizio aereo", un volo o una serie di voli destinati al trasporto a titolo oneroso di passeggeri, di merci e/o di posta;

5) "volo", la partenza da un aeroporto determinato verso un aeroporto di destinazione determinato;

6) "volo locale", un volo che non comporta il trasporto di passeggeri, posta e/o merci tra differenti aeroporti o altri punti di atterraggio autorizzati;

(...)».

8 L'articolo 3 di tale regolamento dispone quanto segue:

«1. Le imprese stabilite nella Comunità non sono ammesse ad effettuare a titolo oneroso trasporti aerei di passeggeri, posta e/o merci, a meno che non abbiano ottenuto la licenza d'esercizio appropriata.

Un'impresa che soddisfa le prescrizioni del presente capo ha il diritto al rilascio della licenza d'esercizio.

(...)

3. Fatta salva ogni altra disposizione di diritto comunitario, nazionale o internazionale applicabile, le seguenti categorie di servizi aerei non sono soggette all'obbligo del possesso di una licenza d'esercizio valida:

a) servizi aerei prestati mediante aeromobili non motorizzati e/o aeromobili motorizzati ultraleggeri; e

b) voli locali».

9 L'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento n. 785/2004 così recita:

«Il presente regolamento non si applica:

(…)

g) agli aeromobili inclusi gli alianti, con un MTON inferiore a 500 kg, e agli ultraleggeri che:

— sono utilizzati per scopi non commerciali, oppure

— sono utilizzati per corsi di pilotaggio a livello locale senza attraversamento delle frontiere internazionali,

nella misura in cui ciò riguarda gli obblighi assicurativi previsti dal presente regolamento relativamente ai rischi di guerra e terrorismo».

10 L'articolo 4 del regolamento n. 864/2007 prevede quanto segue:

«1. Salvo se diversamente previsto nel presente regolamento, la legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali che derivano da un fatto illecito è quella del paese in cui il danno si verifica, indipendentemente dal paese nel quale è avvenuto il fatto che ha dato origine al danno e a prescindere dal paese o dai paesi in cui si verificano le conseguenze indirette di tale fatto.

2. Tuttavia, qualora il presunto responsabile e la parte lesa risiedano abitualmente nello stesso paese nel momento in cui il danno si verifica, si applica la legge di tale paese.

3. Se dal complesso delle circostanze del caso risulta chiaramente che il fatto illecito presenta collegamenti manifestamente più stretti con un paese diverso da quello di cui ai paragrafi 1 o 2, si applica la legge di quest'altro paese. Un collegamento manifestamente più stretto con un altro paese potrebbe fondarsi segnatamente su una relazione preesistente tra le parti, quale un contratto, che presenti uno stretto collegamento con il fatto illecito in questione».

11 L'articolo 18 di tale regolamento così dispone:

«La parte lesa può chiedere il risarcimento dei danni subiti direttamente all'assicuratore della persona tenuta al risarcimento se lo stabilisce la legge applicabile all'obbligazione extracontrattuale o quella applicabile al contratto di assicurazione».

12 Ai sensi dell'articolo 1 della prima direttiva 73/239/CEE del Consiglio, del 24 luglio 1973, recante coordinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative in materia di accesso e di esercizio dell'assicurazione diretta diversa dall'assicurazione sulla vita (GU L 228, pag. 3), come modificata dalla direttiva 88/357 (in prosieguo: la «direttiva 73/239»):

«1. La presente direttiva riguarda l'accesso all'attività non salariata dell'assicurazione diretta, compresa l'attività di assistenza di cui al paragrafo 2, esercitata dalle imprese che sono stabilite sul territorio di uno Stato membro o che desiderano stabilirvisi, nonché l'esercizio di tale attività.

(...)

3. La classificazione per rami delle attività di cui al presente articolo figura nell'allegato».

13 L'articolo 5 della direttiva 73/239 prevede quanto segue:

«Ai sensi della presente direttiva si intende per

(...)

d) grandi rischi:

i) i rischi classificati nei rami 4, 5, 6, 7, 11 e 12 del punto A dell'allegato;

(...)».

14 L'allegato a tale direttiva precisa quanto segue:

«A. Classificazione dei rischi per ramo (...)

5. Corpi di veicoli aerei Ogni danno subito da veicoli aerei (...)

11. R.C. aeromobili Ogni responsabilità risultante dall'uso di veicoli aerei (compresa la responsabilità del vettore).

(...)».

15 L'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 88/357 così dispone:

«La legislazione applicabile ai contratti d'assicurazione contemplati nella presente direttiva e relativi ai rischi localizzati negli Stati membri viene determinata conformemente alle seguenti disposizioni:

(...)

f) per quanto riguarda i rischi di cui all'articolo 5, lettera d), della prima direttiva, le parti hanno la libertà di scegliere la legislazione applicabile.

(...)».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

16 Il 30 agosto 2010 la sig.ra Prüller-Frey, all'epoca domiciliata e abitualmente residente in Austria, ha sorvolato, a bordo di un autogiro, modello «Calidus», con una massa massima al decollo (MTOM) di 450 chilogrammi, pilotato dal sig. Preiss, una piantagione di aloe vera, in vista dell'eventuale acquisto di tale piantagione.

17 Prima di detto volo, il sig. Preiss, proprietario del suddetto autogiro, aveva chiesto assistenza al sig. Brodnig affinché lo aiutasse a concludere un contratto di assicurazione a un buon prezzo. Dato che il sig. Brodnig aveva effettuato un numero di ore di volo superiore rispetto al sig. Preiss e che l'importo del premio assicurativo è calcolato in base al numero di ore di volo, il sig. Brodnig, che aveva dichiarato al contempo una residenza in Spagna, dove viveva dal 2007, e una residenza in Austria, ha accettato di concludere, il 6 maggio 2009, in qualità di detentore dell'autogiro di cui al procedimento principale, un contratto di assicurazione con la Axa, avente ad oggetto la copertura multirischio della responsabilità civile del detentore di detto autogiro e dei suoi passeggeri.

18 Tale polizza assicurativa così definiva la destinazione dell'autogiro di cui al procedimento principale: «voli commerciali e turistici oltre a voli di presentazione finalizzati alla vendita». Il testo di tale polizza assicurativa precisava che essa era soggetta al diritto tedesco e che i giudici competenti a statuire sui ricorsi basati sulla medesima erano «quelli della Repubblica federale di Germania». Questa stessa polizza assicurativa non escludeva tuttavia, come altresì precisava il suo testo, «altri fori competenti individuati in modo imperativo dal diritto tedesco».

19 L'autogiro di cui al procedimento principale è decollato da Medina Sidonia (Spagna) ed è stato coinvolto in un incidente nei pressi di Jerez de la Frontera (Spagna).

20 La sig.ra Prüller-Frey, che all'atto dell'incidente aveva subito lesioni corporali, ha adito il Landesgericht Korneuburg (tribunale regionale di Korneuburg) per far condannare i convenuti a versarle un importo di EUR 142 946,40, maggiorato di interessi del 4% a decorrere dal 2 ottobre 2012, nonché per far constatare la responsabilità solidale dei convenuti per tutti i danni futuri riconducibili all'incidente in questione, fermo restando che la responsabilità del sig. Brodnig doveva tuttavia essere contenuta nei limiti previsti dalla legge e quella della Axa al massimale previsto dal contratto di assicurazione.

21 Nell'ambito del procedimento dinanzi al Landesgericht Korneuburg, i convenuti contestano la competenza dei giudici austriaci a conoscere della controversia principale e aggiungono che alla stessa è applicabile il diritto spagnolo e non il diritto austriaco. Essi ritengono che la possibilità della sig.ra Prüller-Frey di intentare un'azione diretta contro la Axa dipenda dalla polizza assicurativa di cui al procedimento principale. Orbene, dato che quest'ultima è soggetta al diritto tedesco, che vieta di promuovere un'azione siffatta, e dato che la situazione di cui al procedimento principale è disciplinata dal diritto spagnolo, che non contempla il procedimento di azione diretta, il ricorso della sig.ra Prüller-Frey dovrebbe essere respinto. Le parti nel procedimento principale convengono tuttavia sul fatto che l'assicurazione di cui trattasi è obbligatoria e che la Convenzione di Montreal non è applicabile al caso di specie.

22 Il giudice del rinvio nutre dubbi quanto all'inapplicabilità della Convenzione di Montreal al caso di specie, per il fatto che la sua applicabilità è stata estesa ai voli interni in forza del regolamento n. 2027/97. A tale riguardo, detto giudice cerca di stabilire il regime di responsabilità cui dev'essere soggetto il caso di specie, nonché, nell'ipotesi in cui tale convenzione non fosse applicabile, se occorra interpretare l'articolo 18 del regolamento n. 864/2007 nel senso che autorizza la sig.ra Prüller-Frey a intentare un'azione diretta contro la Axa in forza della legge applicabile all'obbligazione extracontrattuale, indipendentemente dalla legge applicabile al contratto di assicurazione di cui al procedimento principale scelta dal sig. Brodnig e dalla Axa.

23 In tali circostanze, il Landesgericht Korneuburg, tenuto conto dei dubbi che nutre circa l'interpretazione del diritto dell'Unione, ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e c), del regolamento n. 2027/97, l'articolo 3, lettere c) e g), del regolamento n. 785/2004, e l'articolo 1, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal debbano essere interpretati nel senso che le domande di risarcimento proposte da una danneggiata che

— era a bordo come passeggera di un aeromobile il cui luogo di decollo e di atterraggio si trovava nella medesima località di uno Stato membro,

— è stata trasportata dal pilota a titolo gratuito,

— per un volo il cui obiettivo era l'osservazione dall'alto di una proprietà immobiliare nel quadro di una prevista operazione immobiliare con il pilota e

— che è stata ferita in occasione della caduta dell'aeromobile,

devono essere valutate unicamente sulla base dell'articolo 17 della Convenzione di Montreal, mentre non trova applicazione il diritto nazionale.

2) In caso di risposta affermativa alla prima questione, se l'articolo 33 della Convenzione di Montreal e l'articolo 67 del regolamento n. 44/2001 debbano essere interpretati nel senso che la competenza a trattare e decidere delle domande di risarcimento del danno indicate nella prima questione deve essere valutata esclusivamente sulla base dell'articolo 33 della Convenzione di Montreal.

3) In caso di risposta affermativa alla prima questione, se l'articolo 29 della Convenzione di Montreal e l'articolo 18 del regolamento n. 864/2007 debbano essere interpretati nel senso che ostano a disposizioni nazionali che ammettono un'azione diretta della danneggiata indicata nella prima questione nei confronti dell'assicuratore della responsabilità civile del danneggiante.

4) In caso di risposta negativa alla prima questione, se l'articolo 7, paragrafo 1, lettera f), della direttiva 88/357 e l'articolo 18 del regolamento n. 864/2007 debbano essere interpretati nel senso che i presupposti per l'azione diretta proposta dalla danneggiata indicata nella prima questione contro l'assicuratore della responsabilità civile del danneggiante devono essere valutati in base al diritto di uno Stato terzo quando

— la legislazione applicabile in base alla qualificazione come atto illecito prevede l'azione diretta nella sua legge sui contratti di assicurazione,

— le parti del contratto di assicurazione optano per l'applicazione della legislazione di uno Stato terzo,

— in base alla quale trova applicazione il diritto dello Stato in cui l'assicuratore ha la propria sede e

— la legislazione di tale Stato contempla anch'essa l'azione diretta nella propria legge sui contratti di assicurazione».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

24 Con la sua prima questione il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se occorra interpretare l'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e c), del regolamento n. 2027/97 nonché l'articolo 1, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal nel senso che una domanda di risarcimento presentata da una persona che, trovandosi a bordo di un aeromobile avente come luoghi di decollo e di atterraggio una medesima località situata nel territorio di uno Stato membro, e venendo trasportata a titolo gratuito al fine di sorvolare un immobile nell'ambito di un progetto di transazione immobiliare con il pilota di tale aeromobile, abbia subito lesioni corporali a causa della caduta del suddetto aeromobile, dev'essere valutata unicamente sulla base dell'articolo 17 della Convenzione di Montreal, mentre non trova applicazione il diritto nazionale.

25 Per rispondere a tale questione, occorre determinare preliminarmente se la Convenzione di Montreal sia applicabile al procedimento principale.

26 A tale riguardo, si deve sottolineare che, ai sensi dell'articolo 1 del regolamento n. 2027/97, quest'ultimo attua le pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal per quanto concerne il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli, stabilendo inoltre alcune disposizioni complementari.

27 Pertanto, al fine di determinare se la Convenzione di Montreal sia applicabile al procedimento principale, occorre stabilire se esso rientri nel campo di applicazione del regolamento n. 2027/97.

28 A tal fine, si deve ricordare che l'articolo 1 di tale regolamento ha reso tale convenzione applicabile ai trasporti aerei effettuati in un unico Stato membro.

29 Tuttavia detto regolamento si applica solo ai «vettori aerei», ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del medesimo, vale a dire a qualsiasi impresa di trasporti aerei munita di valida licenza d'esercizio, nonché ai «vettori aerei comunitari», ai sensi del suo articolo 2, paragrafo 1, lettera b), vale a dire a qualsiasi vettore aereo munito di valida licenza d'esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del disposto del regolamento n. 2407/92.

30 A tale riguardo, dalla decisione di rinvio risulta che i convenuti non rientrano nella nozione di «vettore aereo» ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 2027/97, dal momento che non sono imprese di trasporti aerei munite di valida licenza d'esercizio.

31 Inoltre i convenuti di cui al procedimento principale non rientrano nemmeno nella nozione di «vettore aereo comunitario» ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 2027/97, dato che non sono vettori aerei muniti di valida licenza d'esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del disposto del regolamento n. 2407/92.

32 Tale constatazione è peraltro confermata dalle circostanze che il volo di cui al procedimento principale, il quale, effettuato a titolo gratuito nel territorio di uno Stato membro, era finalizzato ad un'eventuale transazione immobiliare e non comportava il trasporto di passeggeri tra differenti aeroporti o altri punti di atterraggio autorizzati, costituiva un «volo locale» ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, punto 6, del regolamento n. 1008/2008 e che, in forza dell'articolo 3, paragrafo 3, lettera b), di tale regolamento, un volo di questo genere non è soggetto all'obbligo del possesso di una licenza d'esercizio.

33 In simili circostanze, dato che i convenuti nel procedimento principale non possono essere considerati «vettori aerei» né tantomeno «vettori aerei comunitari», ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e b), del regolamento n. 2027/97, la controversia principale non rientra nel campo di applicazione di tale regolamento.

34 Di conseguenza, la Convenzione di Montreal, che è applicabile ai voli all'interno di un solo Stato membro unicamente a condizione che essi rientrino nel campo di applicazione del regolamento n. 2027/97, non è applicabile alla controversia principale.

35 Dall'insieme delle suesposte considerazioni risulta che l'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e c), del regolamento n. 2027/97 e l'articolo 1, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal devono essere interpretati nel senso che ostano a che la domanda di risarcimento presentata da una persona che, trovandosi a bordo di un aeromobile avente come luogo di decollo e di atterraggio una medesima località situata nel territorio di uno Stato membro, e venendo trasportata a titolo gratuito al fine di sorvolare un immobile nell'ambito di un progetto di transazione immobiliare con il pilota di tale aeromobile, abbia subito lesioni corporali a causa della caduta del suddetto aeromobile sia esaminata sulla base dell'articolo 17 di tale Convenzione.

36 Alla luce della risposta negativa data alla prima questione, non occorre risolvere la seconda e la terza questione.

Sulla quarta questione

37 Con la sua quarta questione il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se occorra interpretare l'articolo 18 del regolamento n. 864/2007 nel senso che, in una situazione come quella del procedimento principale, consente l'esercizio di un'azione diretta della parte lesa nei confronti dell'assicuratore della persona tenuta al risarcimento, qualora una siffatta azione sia prevista dalla legge applicabile all'obbligazione extracontrattuale, che funge da base alla domanda di risarcimento, indipendentemente da quanto previsto dalla legge applicabile al contratto di assicurazione scelta dalle parti di detto contratto.

38 Per rispondere a tale questione, occorre ricordare che non si può escludere che, in determinate circostanze, la responsabilità per il danno originato dalla caduta di un aeromobile rientri nella categoria delle obbligazioni extracontrattuali ai sensi dell'articolo 2 del regolamento n. 864/2007.

39 In un siffatto caso, come risulta dal testo dell'articolo 18 del regolamento n. 864/2007, una parte lesa ha la possibilità di chiedere il risarcimento dei danni subiti direttamente all'assicuratore della persona tenuta al risarcimento se lo stabilisce la legge applicabile all'obbligazione extracontrattuale o quella applicabile al contratto di assicurazione.

40 Come ha rilevato l'avvocato generale al paragrafo 75 delle conclusioni, l'articolo 18 del regolamento n. 864/2007 non costituisce una regola di conflitto di leggi alla luce del diritto sostanziale applicabile alla determinazione dell'obbligazione spettante all'assicuratore o alla persona assicurata in forza di un contratto di assicurazione.

41 Tale articolo si limita a consentire l'introduzione di un'azione diretta nel caso in cui una delle leggi in esso menzionate autorizzi una siffatta possibilità.

42 Orbene, il diritto della persona lesa di chiedere il risarcimento dei danni subiti direttamente all'assicuratore della persona tenuta al risarcimento non incide sulle obbligazioni contrattuali delle parti del contratto di assicurazione di cui trattasi. Allo stesso modo, nemmeno la scelta della legge applicabile a tale contratto, effettuata dalle parti, incide sul diritto di tale persona lesa di proporre un'azione diretta in forza della legge applicabile all'obbligazione extracontrattuale.

43 Di conseguenza, al fine di determinare se, nel caso di specie, la sig.ra Prüller-Frey possa agire direttamente contro la Axa, spetta al giudice del rinvio stabilire se la legge applicabile all'obbligazione extracontrattuale di cui al procedimento principale, determinata conformemente all'articolo 4 del regolamento n. 864/2007, o la legge applicabile al contratto di assicurazione concluso tra la Axa e il sig. Brodnig, consenta una siffatta azione.

44 A tale riguardo, la legge applicabile al contratto di assicurazione di cui trattasi non può impedire l'esercizio di un'azione diretta, se del caso, in forza della legge applicabile all'obbligazione extracontrattuale.

45 Dall'insieme delle suesposte considerazioni risulta che l'articolo 18 del regolamento n. 864/2007 dev'essere interpretato nel senso che, in una situazione come quella del procedimento principale, consente l'esercizio di un'azione diretta della parte lesa nei confronti dell'assicuratore della persona tenuta al risarcimento, qualora una siffatta azione sia prevista dalla legge applicabile all'obbligazione extracontrattuale, indipendentemente da quanto previsto dalla legge applicabile al contratto di assicurazione scelta dalle parti di detto contratto.

Sulle spese

46 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Prima Sezione) dichiara:

1) **L'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e c), del regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli, come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, e l'articolo 1, paragrafo 1, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 e approvata a nome dell'Unione europea con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, devono essere interpretati nel senso che ostano a che la domanda di risarcimento presentata da una persona che, trovandosi a bordo di un aeromobile avente come luogo di decollo e di atterraggio una medesima località situata nel territorio di uno Stato membro, e venendo trasportata a titolo gratuito al fine di sorvolare un immobile nell'ambito di un progetto di transazione immobiliare con il pilota di tale aeromobile, abbia subito lesioni corporali a causa della caduta del suddetto aeromobile sia esaminata sulla base dell'articolo 17 di tale convenzione.**

2) **L'articolo 18 del regolamento (CE) n. 864/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell' 11 luglio 2007, sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali («Roma II»), dev'essere interpretato nel senso che, in una situazione come quella del procedimento principale, consente l'esercizio di un'azione diretta della parte lesa nei confronti dell'assicuratore della persona tenuta al risarcimento, qualora una siffatta azione sia prevista dalla legge applicabile all'obbligazione extracontrattuale, indipendentemente da quanto previsto dalla legge applicabile al contratto di assicurazione scelta dalle parti di detto contratto.**

Firme