



# Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL  
SR. MACIEJ SZPUNAR  
presentadas el 20 de mayo de 2015<sup>1</sup>

**Asunto C-240/14**

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

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Landesgericht Korneuburg (Austria)]

«Responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente — Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional — Reglamento (CE) n° 2027/97 — Ámbito de aplicación — Vuelo efectuado en una aeronave ultraligera con motor cuyo operador no posee una licencia de explotación de servicios aéreos — Vuelo que tiene el mismo punto de partida y de destino y efectuado al objeto de mostrar una finca a un eventual comprador — Reglamento (CE) n° 864/2007 — Artículo 18 — Acción directa contra el asegurador del responsable»

## I. Introducción

1. La presente petición de decisión prejudicial del Landesgericht Korneuburg (tribunal regional de Korneuburg, Austria) versa sobre la determinación de la ley aplicable a una demanda de indemnización de un particular, residente en Austria, dirigida contra el operador de una aeronave y su compañía aseguradora de responsabilidad civil a raíz de un accidente aéreo ocurrido en España.

2. Esta petición reviste un doble interés desde el punto de vista del desarrollo del Derecho de la Unión. Por una parte, ofrece al Tribunal de Justicia la ocasión de precisar los límites de los respectivos ámbitos de aplicación del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional<sup>2</sup> y del Reglamento (CE) n° 2027/97<sup>3</sup> que aplica el mencionado Convenio. Por otro lado, permite precisar el alcance del artículo 18 del Reglamento (CE) n° 864/2007,<sup>4</sup> que versa sobre la acción directa contra el asegurador del responsable.

1 — Lengua original: francés.

2 — Convenio hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado 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»). El Convenio de Montreal entró en vigor, en cuanto atañe a la Comunidad, el 28 de junio de 2004.

3 — Reglamento 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) n° 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002 (DO L 140, p. 2) (en lo sucesivo, «Reglamento n° 2027/97»).

4 — Reglamento 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).

## II. Marco jurídico

### A. *Convenio de Montreal*

3. El artículo 1, apartados 1 y 2, del Convenio de Montreal, titulado «Ámbito de aplicación», dispone:

«1. 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.

2. Para los fines del presente Convenio, la expresión transporte internacional significa todo transporte en que, conforme a lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Estados Partes, bien en el territorio de un solo Estado Parte si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea un Estado Parte. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de un solo Estado Parte, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional para los fines del presente Convenio.

[...]»

4. Los artículos 17 y 21 del Convenio de Montreal regulan la indemnización en caso de muerte o lesiones de los pasajeros.

5. El artículo 29 de dicho Convenio tiene el tenor siguiente:

«En el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga, toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el presente Convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en el presente Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos. En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.»

6. El artículo 33 de este mismo Convenio determina la jurisdicción competente para conocer de acciones de responsabilidad al amparo de dicho Convenio.

### B. *Normativa de la Unión*

7. El artículo 1 del Reglamento n° 2027/97 establece:

«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.»

8. El artículo 2, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento dispone:

«1. A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

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) n° 2407/92 [5]».

9. El artículo 3, apartado 1, del Reglamento n° 2027/97 tiene el tenor siguiente:

«La responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad.»

10. La explotación de servicios aéreos en la Unión Europea por compañías aéreas de la Unión se regula actualmente en el Reglamento (CE) n° 1008/2008.<sup>6</sup>

11. El artículo 2, puntos 4 a 6, del Reglamento n° 1008/2008 dispone:

«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.»

12. El artículo 3, apartados 1 y 3, de dicho Reglamento establece:

«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.

[...]

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.»

13. El artículo 4 del Reglamento Roma II 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.

5 — Reglamento del Consejo de 23 de julio de 1992 sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas (DO L 240, p. 1).

6 — Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293, p. 3). Este Reglamento derogó el Reglamento n° 2407/92, con efectos a partir del 1 de noviembre de 2008.

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.

[...]»

14. El artículo 18 de ese 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.»

### III. Litigio principal

15. El 30 de agosto de 2010, la Sra. Prüller-Frey, demandante en el procedimiento principal, sufrió un accidente en las proximidades de Jerez de la Frontera (España) durante un vuelo a bordo de un helicóptero pilotado por su propietario, el Sr. Preiss. El vuelo tenía como puntos de partida y de destino el aeropuerto de Medina Sidonia (España), y su objetivo era la observación de una finca perteneciente al Sr. Preiss con vistas a una eventual operación inmobiliaria.

16. Como se desprende de la resolución de remisión, la póliza del seguro de responsabilidad civil relativa al helicóptero en cuestión fue suscrita no por su propietario, el Sr. Preiss, sino por el Sr. Brodnig, en su condición de poseedor del aparato, con Axa Versicherung AG, sociedad alemana. Esta póliza de seguro está sujeta al Derecho alemán y prevé una prórroga de jurisdicción a favor de los tribunales alemanes.

17. Además, de la resolución de remisión se desprende que el Sr. Brodnig no era un empresario titular de una licencia de transporte aéreo.

18. La Sra. Prüller-Frey tiene su residencia habitual en Austria. En la época de los hechos, el Sr. Brodnig había declarado ser residente tanto en Austria como en España. No obstante, de los autos se desprende que el órgano jurisdiccional remitente se decanta por considerar que las partes del procedimiento principal no tenían su residencia habitual en el mismo país en el momento del accidente, con vistas a una eventual aplicación del artículo 4, apartado 2, del Reglamento Roma II.

19. La Sra. Prüller-Frey presentó ante el órgano jurisdiccional remitente una demanda de indemnización por el perjuicio sufrido por el accidente, basada en la responsabilidad solidaria de los demandados en el procedimiento principal.

20. Como se desprende de los autos, la demandante sostiene en su demanda en el litigio principal que los órganos jurisdiccionales austriacos son competentes en virtud de la aplicación del Reglamento (CE) n° 44/2001<sup>7</sup> y que el Derecho austriaco se aplica de conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento Roma II. Además, sostiene que tiene derecho a ejercitar una acción directa contra el asegurador en virtud del Derecho austriaco.

<sup>7</sup> — Reglamento 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; en lo sucesivo, «Reglamento Bruselas I»). Este Reglamento fue sustituido, a partir del 10 de enero de 2015, por el Reglamento (UE) n° 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DO L 351, p. 1), el cual no se aplica, no obstante, en el procedimiento principal en virtud de las disposiciones transitorias establecidas en su artículo 66.

21. Según la Sra. Prüller-Frey, Axa Versicherung AG puede ser demandada ante la jurisdicción austríaca en su condición de codemandada en virtud bien del artículo 6 del Reglamento Bruselas I, bien del artículo 11 de este mismo Reglamento, relativo a la acción directa de la persona perjudicada contra el asegurador.

22. Los demandados en el litigio principal rechazan tanto la competencia de los tribunales austriacos como la aplicabilidad del Derecho austriaco, alegando que el Derecho aplicable es el Derecho español y que la jurisdicción a la que se ha acudido carece de competencia. En cuanto atañe a la posibilidad de interponer una acción directa contra el asegurador, los demandados en el litigio principal han alegado que ni el Derecho alemán, al cual está sujeta la póliza de seguro, ni el Derecho español aplicable permiten tal acción en las circunstancias del procedimiento principal.

23. En cambio, de un dictamen pericial solicitado por el órgano jurisdiccional remitente se desprende que la demandante en el procedimiento principal estaría autorizada a ejercitar una acción directa contra el asegurador en virtud del Derecho español.

24. Aunque, al parecer, ninguna de las partes del litigio principal ha invocado el Convenio de Montreal, el órgano jurisdiccional remitente alberga no obstante dudas sobre la aplicabilidad del mismo. Así, se pregunta sobre el régimen de la responsabilidad aplicable a los hechos del procedimiento principal, tanto en el supuesto de que el Convenio de Montreal sea aplicable como en el caso contrario.

#### **IV. Cuestiones prejudiciales y procedimiento ante el Tribunal de Justicia**

25. En estas circunstancias, el Landesgericht Korneuburg ha decidido suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

- «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 [(CE) nº 785/2004<sup>8</sup>], 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]?

8 — Reglamento 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).

- 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 [Roma II] 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/CEE],<sup>9</sup> y el artículo 18 del Reglamento n° 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?»

26. La resolución de remisión, de 12 de mayo de 2014, se recibió en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 15 de mayo de 2014. Han formulado observaciones escritas la demandante en el litigio principal, el Gobierno austriaco y la Comisión Europea.

27. La celebración de la vista fue solicitada de forma motivada por los demandados en el procedimiento principal y por el Gobierno francés, que no había participado en el procedimiento escrito. Las partes del procedimiento principal y otras partes interesadas han participado en la vista, celebrada el 4 de marzo de 2015.

## V. Análisis

28. Ha de recordarse que el Convenio de Montreal forma parte del ordenamiento jurídico de la Unión de tal forma que el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse sobre su interpretación.<sup>10</sup>

29. En cuanto atañe a las acciones de indemnización vinculadas a accidentes producidos en un transporte aéreo, este Convenio regula con carácter exclusivo la determinación de la jurisdicción competente y determinados aspectos materiales de la indemnización en caso de muerte o de lesiones sufridas por los pasajeros. Si, en cambio, el Convenio de Montreal no es aplicable, la determinación de la jurisdicción competente se efectúa de conformidad con el Reglamento Bruselas I, y la jurisdicción competente examinará la demanda de indemnización aplicando las normas del Derecho nacional designado por las normas de conflicto.

30. Por consiguiente, la cuestión de la aplicación del Convenio de Montreal es previa al examen de las demás cuestiones planteadas por el órgano jurisdiccional remitente.

9 — Segunda Directiva del Consejo de 22 de junio de 1988 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).

10 — Sentencia Wucher Helicopter y Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122), apartado 33 y jurisprudencia citada.

A. *Sobre la aplicabilidad del Convenio de Montreal (primera cuestión prejudicial)*

31. Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente desea saber en esencia si el Convenio de Montreal es aplicable en el procedimiento principal, ya que el vuelo tenía como punto de salida y de destino un mismo aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y que la pasajera fue transportada con carácter gratuito al objeto de sobrevolar el terreno perteneciente al propietario de la aeronave con vistas a la realización de una operación inmobiliaria.

32. En opinión del órgano jurisdiccional remitente, la aplicabilidad del Convenio de Montreal a los hechos del procedimiento principal se deriva del hecho de que la aplicación del Reglamento n° 2027/97 se ha ampliado a los vuelos realizados en el interior de un solo Estado miembro. Asimismo, observa que si bien la presente demanda de indemnización no se dirige contra una compañía aérea titular de una licencia, versa no obstante sobre la responsabilidad vinculada a la explotación de una aeronave. Pues bien, el Reglamento n° 785/2004 exige la suscripción de un seguro de responsabilidad no solamente a las compañías aéreas, sino también a los operadores de aeronaves.

33. Los demandados en el procedimiento principal sostuvieron, en su intervención en la vista, sobre la base de un argumento análogo al formulado por el órgano jurisdiccional remitente, que el Convenio de Montreal es aplicable.

34. La demandante en el procedimiento principal, los Gobiernos austriaco y francés y la Comisión consideran, si bien por razones ligeramente distintas, que el Convenio de Montreal no se aplica.

35. El Gobierno francés alega que no puede considerarse que un vuelo que tiene los mismos puntos de partida y de destino, como el vuelo en cuestión en el procedimiento principal, ha sido efectuado en el marco de un «transporte aéreo», en el sentido del Convenio de Montreal y del Reglamento n° 2027/97. Las demás partes e interesados sostienen que el Convenio de Montreal es inaplicable basándose en que el vuelo no fue realizado por una «compañía aérea» en el sentido del Reglamento n° 1008/2008.

36. Ha de observarse que el Convenio de Montreal se aplica, de acuerdo con su artículo 1, apartado 1, a todo «transporte *internacional* [<sup>11</sup>] de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves».

37. Los artículos 1 y 3 del Reglamento n° 2027/97, al desarrollar el Convenio de Montreal en el ordenamiento jurídico de la Unión, extienden su aplicación a los vuelos actuados sobre el territorio de un solo Estado miembro.

38. El artículo 3, apartado 1, del Reglamento n° 2027/97 dispone a este respecto que la responsabilidad de una compañía aérea de la Unión se regirá por las disposiciones del Convenio de Montreal, sin establecer distinción alguna entre los vuelos internacionales y los vuelos nacionales en el seno de la Unión.

39. Además, el artículo 2, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento define a la «compañía aérea [de la Unión]» como toda empresa con una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento n° 1008/2008.<sup>12</sup>

40. De lo anterior se desprende que el régimen de responsabilidad previsto en el Convenio de Montreal se aplica a los vuelos nacionales dentro de la Unión, siempre que tales vuelos sean realizados por una compañía aérea que posea una licencia de explotación válida en el sentido del Reglamento n° 1008/2008.

11 — El subrayado es mío.

12 — Este Reglamento sustituyó al Reglamento n° 2407/92 a partir del 1 de noviembre de 2008.

41. En efecto, como se desprende del considerando 8 del Reglamento (CE) n° 889/2002,<sup>13</sup> la extensión de las disposiciones del Convenio de Montreal a los vuelos nacionales vino motivada por el hecho de que la creación del mercado interior de los servicios aéreos borraba la distinción entre el transporte nacional en el seno de la Unión y justificaba el establecimiento de un régimen de responsabilidad único.<sup>14</sup>

42. Pues bien, en el procedimiento principal, de la resolución de remisión se desprende que el Sr. Brodnig no poseía una licencia de compañía aérea.

43. Así pues, el vuelo en cuestión no está comprendido en las disposiciones del Reglamento n° 2027/97 ni en las del Convenio de Montreal, puesto que se trata de un vuelo nacional que no fue realizado por una compañía aérea titular de una licencia. De ello se sigue que la acción de indemnización en cuestión debe examinarse sobre la base del único Derecho nacional aplicable, designado por las normas de conflicto.

44. Además, ha de observarse que de las circunstancias del procedimiento principal se desprende que el Sr. Brodnig no estaba obligado a poseer una licencia de compañía aérea.

45. A este respecto, el artículo 3, apartado 1, del Reglamento n° 1008/2008 establece que las empresas que prestan servicios de transporte aéreo dentro de la Unión están sujetas a la obligación de poseer una licencia de explotación. No obstante, en virtud del artículo 3, apartado 3, letras a) y b), de dicho Reglamento, están exentos de esta obligación algunos servicios aéreos. Esa exención incluye en particular a los «servicios aéreos realizados por aeronaves sin motor o ultraligeras con motor» y a los «vuelos locales».<sup>15</sup>

46. Es el caso del vuelo en cuestión en el procedimiento principal, puesto que se trata de un vuelo local cuyos puntos de salida y de destino coinciden y que la aeronave de que se trata es una aeronave ultraligera con motor.

47. A la vista de cuanto antecede, considero que los artículos 1 y 3, apartado 1, del Reglamento n° 2027/97 deben interpretarse en el sentido de que las disposiciones del Convenio de Montreal no se aplican a un vuelo nacional que no es realizado por una compañía aérea titular de una licencia de explotación en el sentido del Reglamento n° 1008/2008.

#### *B. Sobre la conexión entre el Convenio de Montreal y el Reglamento Bruselas I (segunda cuestión prejudicial)*

48. A la vista de mi conclusión sobre la primera cuestión prejudicial, no es necesario responder a las cuestiones prejudiciales segunda y tercera, que se plantean únicamente para el caso de que el Convenio de Montreal sea aplicable.

49. No obstante, las examinaré con brevedad, por si el Tribunal de Justicia considera que ese Convenio sí se aplica.

13 — Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de mayo de 2002 por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2027/97 (DO L 140, p. 2). Esta modificación se introdujo a raíz de la conclusión del Convenio de Montreal.

14 — Véase la propuesta de la Comisión que dio lugar a la adopción del Reglamento n° 889/2002 [COM(2000) 340 de 7 de junio de 2000, punto 3 de la exposición de motivos], así como la propuesta de la Comisión que dio lugar a la adopción del Reglamento n° 2027/97 [COM(95) 724 de 20 de diciembre de 1995, p. 4]. El Reglamento n° 2027/97 preveía, ya antes de la conclusión del Convenio de Montreal, un régimen de responsabilidad único para el transporte nacional y el transporte internacional en el interior de la Comunidad.

15 — El artículo 2, punto 4, del Reglamento n° 1008/2008 define el «servicio aéreo» como «un vuelo o una serie de vuelos para el transporte de pasajeros, carga o correo». El artículo 2, puntos 5 y 6, de dicho Reglamento establece además una distinción entre un «vuelo», a saber, un servicio que implica una salida de un aeropuerto determinado hacia otro aeropuerto de destino, y un «vuelo local», que no implica un transporte de pasajeros, correo o carga entre aeropuertos distintos.

50. Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta al Tribunal de Justicia sobre el engarce entre las disposiciones del artículo 33 del Convenio de Montreal y las del artículo 67 del Reglamento Bruselas I.

51. Ha de recordarse que el citado artículo 67 establece que el Reglamento Bruselas I no prejuzgará la aplicación de las disposiciones, contenidas en actos de la Unión o de Derecho nacional armonizado, que determinen la competencia judicial en materias particulares. Este artículo prevé, pues, expresamente la existencia de normas particulares respecto a las normas de competencia del Reglamento Bruselas I.

52. Además, ha de observarse que el artículo 67 del Reglamento Bruselas I se refiere a una *lex specialis* contenida en un acto de Derecho de la Unión. Así, a diferencia del artículo 71 del mismo Reglamento, que versa sobre las normas de competencia judicial contenidas en convenios de los que los Estados miembros ya fueran parte en el momento de la entrada en vigor de dicho Reglamento y que permite su aplicación siempre que no menoscabe los principios que inspiran el Reglamento Bruselas I,<sup>16</sup> este artículo 67 no está supeditado a tales condiciones.

53. A este respecto, me parece difícilmente rebatible que el artículo 33 del Convenio de Montreal constituye una *lex specialis* en tal sentido, contenida en un acto de Derecho de la Unión, que excluye la aplicación de las normas generales de competencia establecidas en el Reglamento Bruselas I. Esta exclusión afecta a las cuestiones de competencia judicial reguladas por el artículo 33 del Convenio de Montreal.

54. No obstante, ha de examinarse aún si este artículo 33 se aplica en el caso de vuelo efectuado dentro de un solo Estado miembro.

55. El Gobierno austriaco sostiene a este respecto que el Convenio de Montreal se aplica únicamente al transporte internacional, y que el Reglamento n° 2027/97 no amplía el ámbito de aplicación de las normas de competencia establecidas en el artículo 33 de dicho Convenio, sino solamente el de las disposiciones materiales.

56. No me convence esta postura.

57. De conformidad con el artículo 3, apartado 1, del Reglamento n° 2027/97, la responsabilidad de una compañía aérea en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por «todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad».

58. A mi juicio, esta remisión tiene por objeto el conjunto de las disposiciones del capítulo III del Convenio de Montreal relativas a la responsabilidad de las compañías aéreas, incluidas las relativas a las normas de competencia recogidas el artículo 33 de dicho Convenio.

59. En efecto, el Reglamento n° 2027/97 tiene por objeto someter la responsabilidad de las compañías aéreas a un régimen único, tanto respecto a los transportes internacionales como a los nacionales dentro de la Unión. Este objetivo aboga por una interpretación amplia de la remisión formulada en el artículo 3, apartado 1, de dicho Reglamento.

16 — Véanse las sentencias TNT Express Nederland (C-533/08, EU:C:2010:243), apartado 49; Nipponkoa Insurance Co. (Europe) (C-452/12, EU:C:2013:858), apartado 36, y Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145), apartado 38.

60. Pues bien, las normas de competencia forman parte de la solución global prevista por el Convenio de Montreal dirigida a eliminar los conflictos de leyes y de jurisdicciones y a establecer un régimen de responsabilidad previsible, protegiendo a los pasajeros y permitiendo a las compañías aéreas una mejor gestión de los riesgos. Desde el punto de vista de la sistemática del Convenio de Montreal, estas normas de competencia figuran entre las normas materiales dentro de su capítulo III, relativo a la responsabilidad del transportista aéreo y a la medida de la indemnización del daño.

61. Por otro lado, como pone de manifiesto el presente asunto, la estrecha imbricación de las relaciones económicas dentro del mercado interior significa que un litigio, aun cuando se entable a raíz de un accidente producido en un vuelo nacional, puede adquirir fácilmente una dimensión transfronteriza. Esta consideración justifica la aplicación de normas de competencia uniformes en cuanto atañe a la responsabilidad relativa a los vuelos nacionales e internacionales dentro de la Unión.

62. Por tanto, a mi juicio, en el supuesto de que el Tribunal de Justicia considere que el Convenio de Montreal y el Reglamento n° 2027/97 se aplican en el procedimiento principal, la jurisdicción competente para conocer del procedimiento principal debería determinarse mediante la aplicación del artículo 33 de dicho Convenio.

*C. Sobre la relación entre el Convenio de Montreal y el artículo 18 del Reglamento Roma II (tercera cuestión prejudicial)*

63. Mediante su tercera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente desea saber, en esencia, si el artículo 29 del Convenio de Montreal se opone a una disposición nacional que prevé una acción directa de la parte perjudicada contra el asegurador de la compañía aérea.

64. Ha de recordarse que esta cuestión es pertinente únicamente en el supuesto de que el Tribunal de Justicia considere, contrariamente a la posición aquí defendida, que el Convenio de Montreal se aplica en circunstancias como las del procedimiento principal.

65. El órgano jurisdiccional remitente parte del presupuesto de que, si el Convenio de Montreal regula de manera exhaustiva las acciones de indemnización relativas al transporte aéreo, no podría, por tanto, interponerse una acción directa prevista en el Derecho nacional.

66. Ha de recordarse que el artículo 29 del Convenio de Montreal establece la regla de exclusividad del régimen de responsabilidad que prevé, al disponer que toda acción de indemnización de daños fundada en dicho Convenio solo podrá iniciarse con sujeción a las condiciones y a los límites de responsabilidad previstos en dicho Convenio.

67. No obstante, ha de observarse que el Convenio de Montreal regula únicamente la responsabilidad de una compañía aérea y no la obligación del asegurador de la responsabilidad.

68. En consecuencia, este Convenio no tiene incidencia alguna en las disposiciones de Derecho nacional que confieren a la persona perjudicada el derecho de interponer una acción directa contra el asegurador de la compañía aérea responsable.

69. Además, el artículo 29 del Convenio de Montreal es aplicable «sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos». El derecho de la persona perjudicada a actuar contra el asegurador no queda pues, en ningún caso, afectado por la regla de exclusividad establecida en dicho artículo 29.

70. Por consiguiente, cuando la responsabilidad de la compañía aérea se rige por las disposiciones del Convenio de Montreal, la persona perjudicada tiene derecho a ejercitar una acción directa contra el asegurador de la compañía aérea si la ley aplicable en virtud de la alternativa establecida en el artículo 18 del Reglamento Roma II prevé tal derecho. Este derecho puede estar establecido ya en la ley aplicable al contrato de seguro, ya en la ley que se aplicaría a la obligación extracontractual, en caso de que el Convenio de Montreal no fuera aplicable. En otras palabras, el Convenio de Montreal no afecta a la aplicabilidad de los dos supuestos previstos en el artículo 18 del Reglamento Roma II.

*D. Sobre los requisitos para el ejercicio de la acción directa de la persona perjudicada contra el asegurador (cuarta cuestión prejudicial)*

71. Mediante su cuarta cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta, en esencia, si el artículo 18 del Reglamento Roma II permite el ejercicio de una acción directa por la persona perjudicada contra el asegurador cuando tal acción está prevista en la ley aplicable a la obligación extracontractual pero las partes del contrato de seguro han designado otra ley aplicable.

72. En efecto, de la resolución de remisión se desprende que el Landesgericht Korneuburg se decanta por considerar que, en virtud del artículo 4, apartado 1, del Reglamento Roma II, la responsabilidad del Sr. Brodnig se rige por la *lex loci damni*, a saber, en el caso de autos, el Derecho español.<sup>17</sup> Según el dictamen pericial solicitado por el órgano jurisdiccional remitente, el Derecho español prevé la posibilidad de que la persona perjudicada interponga una acción directa contra el asegurador en las circunstancias del procedimiento principal.

73. El órgano jurisdiccional remitente señala no obstante que las partes del contrato de seguro lo sometieron al Derecho alemán. Subraya la importancia del principio de libre elección de la ley aplicable, posible en los contratos de seguro que cubren lo que se ha convenido en llamar los «grandes riesgos», incluida la responsabilidad civil derivada del empleo de vehículos aéreos.<sup>18</sup> A su juicio, la situación de la persona perjudicada no puede ser más favorable que la del asegurado. Si las partes del contrato de seguro han sometido éste al Derecho alemán, esta elección debe tener como consecuencia que la persona perjudicada no pueda beneficiarse del derecho a interponer una acción directa contra el asegurador en virtud del Derecho español.

74. En mi opinión, este razonamiento se basa en una premisa inexacta.

75. El artículo 18 del Reglamento Roma II 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 responsable. Este artículo tiene como único objeto determinar la ley aplicable a la cuestión de si la víctima puede actuar directamente contra el asegurador, y no versa sobre el alcance de las obligaciones del asegurador o de la persona responsable.

76. En virtud de este mismo artículo 18, el derecho a la acción directa existe si así lo prevé la ley aplicable a la obligación extracontractual o la ley aplicable al contrato de seguro.

17 — Ha de observarse que si bien la demandante en el procedimiento principal señaló en la vista que, en tal fase, no cabe excluir que el Derecho austriaco se aplique en virtud del artículo 4, apartado 2, del Reglamento Roma II, no es menos cierto que incumbe en exclusiva al órgano jurisdiccional nacional pronunciarse sobre este extremo.

18 — Los «grandes riesgos» son los previstos en el artículo 5, letra d), 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), entre los cuales figura la responsabilidad civil resultante del empleo de vehículos aéreos, riesgo éste mencionado en el punto 11 de la parte A del anexo a dicho Directiva [véase el artículo 7, apartado 1, letra f), de la Directiva 88/357].

77. Con independencia de la cuestión de la propia existencia del derecho a ejercitar una acción directa y, en su caso, de las modalidades del ejercicio de tal acción,<sup>19</sup> la obligación del asegurador sigue estando regulada por la ley aplicable al contrato de seguro. A este respecto, el mismo artículo 18 no incide en la elección de la ley aplicable realizada por las partes del contrato de seguro.

78. Por otro lado, del propio tenor del artículo 18 del Reglamento Roma II se desprende que se trata de una norma de conexión con una estructura alternativa, en el sentido de que basta con que una de las leyes en cuestión prevea la posibilidad de la acción directa.

79. Esta consideración se aplica con independencia de que la ley aplicable al contrato de seguro resulte de la decisión de las partes del contrato o de la aplicación de las normas de conflicto establecidas en el Reglamento (CE) n° 593/2008.<sup>20</sup>

80. Por consiguiente, una víctima puede ejercitar una acción directa contra el asegurador cuando tal posibilidad se derive bien de la ley aplicable a la obligación extracontractual, bien de la ley aplicable al contrato de seguro, al margen de que esta ley haya sido elegida por las partes del contrato de seguro o haya sido designada en virtud de la aplicación del Reglamento Roma I.

81. Esta interpretación viene plenamente corroborada por la exposición de motivos de la propuesta legislativa que dio lugar a la adopción del Reglamento Roma II.<sup>21</sup> Según esta propuesta, la norma de conflicto en cuestión designa la ley aplicable para determinar si la persona perjudicada está facultada para ejercitar una acción directa contra el asegurador. En todos los casos, el alcance de las obligaciones del asegurador se desprende de la ley aplicable al contrato de seguro.

82. De igual modo, de los trabajos académicos que precedieron a esta propuesta legislativa, a saber, la propuesta del Convenio Roma II elaborada por el Grupo Europeo de Derecho Internacional Privado (GEDIP),<sup>22</sup> se desprende que la norma en cuestión —la cual fue retomada de la propuesta del Convenio Roma II sin modificaciones sustanciales— prevé una conexión especial para la acción directa de la persona perjudicada contra el asegurador, incluidos los eventuales límites que afectan al ejercicio de tal derecho. El alcance de las obligaciones del asegurador se desprende, en cambio, de la ley aplicable al contrato de seguro. Además, de dicho comentario se deduce claramente que se trata de una norma alternativa.

83. Dado que el artículo 18 del Reglamento Roma II establece una norma alternativa, en el caso de autos, la demandante en el procedimiento principal puede entablar una acción directa contra el asegurador si tal posibilidad se desprende del Derecho español aplicable a la obligación extracontractual, con independencia de lo que disponga el Derecho alemán, al cual está sujeto el contrato de seguro.

19 — Ha de observarse, por lo demás, que la cuestión de si esta norma de conflicto versa no sólo sobre la posibilidad misma de ejercitar la acción directa, sino también sobre sus eventuales modalidades y límites, es objeto de discusión en la doctrina. Véanse Żarnowiec, Ł., «Zobowiązania pozaumowne. Bezpośrednie powództwo przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej», en: *System prawa prywatnego, Tom 20B, Prawo prywatne międzynarodowe*, Varsovia, CH Beck, Instytut Nauk Prawnych PAN 2015, p. 872; Frasz, M., Pacuła, K., «Umowa ubezpieczenia obowiązkowego w prawie prywatnym międzynarodowym», en: *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*, Toruń 2014, p. 177; y Dickinson A., *The Roma II Regulation: The Law Applicable to Non-contractual Obligations*, Oxford, OUP 2008, p. 610.

20 — Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 2008 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I) (DO L 177, p. 6).

21 — Véase la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales («Roma II») [COM(2003) 427 final, de 22 de julio de 2003, p. 27], en cuanto atañe al artículo 14 del proyecto de Reglamento.

22 — Véase el comentario al artículo 6 de la propuesta de Convenio Roma II: Fallon, M., «Commentaire de la proposition pour une convention européenne sur la loi applicable aux obligations non contractuelles», Groupe européen de droit international privé, reuniones de La Haya de 26 a 28 de septiembre de 1997 y de Luxemburgo de 25 a 27 de septiembre de 1998, *Revue belge de droit international*, 1997/2, p. 696.

84. Esta solución no es contraria a la autonomía de la voluntad de las partes contractuales, las cuales disponen, respecto a este contrato, de la posibilidad de elegir libremente la ley aplicable. La elección no podrá atentar contra los derechos de un tercero ni los de la persona perjudicada.<sup>23</sup>

85. Ha de observarse en que el artículo 18 del Reglamento Roma II establece una disposición de protección de los intereses de la persona perjudicada, al concederle el beneficio del régimen más favorable en el sentido de un derecho a actuar directamente contra el asegurador.<sup>24</sup> Además, el legislador ya ha tenido en cuenta los intereses del asegurador al limitar el fundamento de la acción directa a las dos leyes que el asegurador puede legítimamente esperar que se apliquen, a saber, las aplicables, por un lado, a la obligación extracontractual, y, por otro, al contrato de seguro.<sup>25</sup>

86. Por consiguiente, la elección del Derecho aplicable realizada de común acuerdo por el tomador del seguro y el asegurador no puede tener como consecuencia impedir a la persona perjudicada ejercer su derecho a la acción directa, si este derecho se desprende de la ley aplicable a la obligación extracontractual.

87. A la vista de cuanto antecede, considero que el artículo 18 del Reglamento Roma II debe interpretarse en el sentido de que es posible que la persona perjudicada entable una acción directa contra el asegurador del responsable si dicha acción está prevista en la ley aplicable a la obligación extracontractual, con independencia de cuanto disponga la ley aplicable al contrato de seguro elegida por las partes.

## VI. Conclusión

88. A la vista de las consideraciones que preceden, propongo al Tribunal de Justicia que responda a las cuestiones prejudiciales planteadas por el Landesgericht Korneuburg del modo siguiente:

- «1) Los artículos 1 y 3, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de pasajeros y sus equipajes, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n° 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, debe interpretarse en el sentido de que las disposiciones del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, no se aplican a un vuelo nacional que no es realizado por una compañía aérea que posee una licencia de explotación en el sentido del Reglamento (CE) n° 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.
- 2) El artículo 18 del Reglamento (CE) n° 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 la persona perjudicada puede entablar una acción directa

23 — En cuanto atañe a la libertad de elección de la ley aplicable a la obligación extracontractual, esta consideración clásica está expresamente prevista en el artículo 14, apartado 2, del Reglamento Roma II. Si ni la ley del contrato de seguro ni la ley normalmente aplicable a la obligación extracontractual admitieran la acción directa, la víctima no podría entablar, pues, tal acción contra el asegurador, aun cuando lo permitiera la ley convenida por la víctima con el responsable.

24 — Ha de recordarse que, en asuntos en materia de seguros, cabe considerar que la víctima que actúa contra el asegurador del responsable es una parte débil. Véase la sentencia FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792), apartado 28. Esta consideración subyace igualmente al establecimiento del derecho a la acción directa de una persona perjudicada contra el asegurador en materia de accidentes de tráfico [véase el artículo 3 de la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles) (DO L 181, p. 65)].

25 — Véase la propuesta de Reglamento COM(2003) 427 final, p. 27.

contra el asegurador del responsable si dicha acción está prevista en la ley aplicable a la obligación extracontractual, con independencia de cuanto disponga la ley aplicable al contrato de seguro elegido por las partes.»