



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

9 septembrie 2015\*

„Trimitere preliminară — Răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente — Acțiune în despăgubire — Convenția de la Montreal — Regulamentul (CE) nr. 2027/97 — Zbor efectuat cu titlu gratuit de proprietarul unui imobil în scopul prezentării acestui imobil unui posibil cumpărător — Regulamentul (CE) nr. 864/2007 — Acțiune directă prevăzută de dreptul național împotriva asiguratorului de răspundere civilă”

În cauza C-240/14,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Landesgericht Korneuburg (Austria), prin decizia din 12 mai 2014, primită de Curte la 12 mai 2014, în procedura

**Eleonore Prüller-Frey**

împotriva

**Norbert Brodnig,**

**Axa Versicherung AG,**

CURTEA (Camera întâi),

compusă din domnul A. Tizzano, președinte de cameră, domnii S. Rodin (raportor), A. Borg Barthet și E. Levits și doamna M. Berger, judecători,

avocat general: domnul M. Szpunar,

grefier: domnul V. Tourrès, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 4 martie 2015,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru doamna Prüller-Frey, de A. Weinzierl, Rechtsanwalt;
- pentru domnul Brodnig și pentru Axa Versicherung AG, de F. Hörlsberger, Rechtsanwalt;
- pentru guvernul austriac, de C. Pesendorfer, în calitate de agent;
- pentru guvernul francez, de M. Hours, în calitate de agent;

\* Limba de procedură: germana.

— pentru Comisia Europeană, de G. Braun, de M. Wilderspin, de F. Wilman și de K.-P. Wojcik, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 20 mai 2015,

pronunță prezenta

### Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 1 alineatul (1) și a articolelor 17, 29 și 33 din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999 și aprobată în numele Uniunii Europene prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (JO L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112, denumită în continuare „Convenția de la Montreal”), a articolului 2 alineatul (1) literele (a) și (c) din Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora (JO L 285, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 170), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 (JO L 140, p. 2, Ediție specială, 07/vol. 9, p. 146, denumit în continuare „Regulamentul nr. 2027/97”), a articolului 3 literele (c) și (g) din Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave (JO L 138, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 14, p. 3), a articolului 67 din Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială (JO 2001, L 12, p. 1, Ediție specială, 19/vol. 3, p. 74), a articolului 18 din Regulamentul (CE) nr. 864/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 iulie 2007 privind legea aplicabilă obligațiilor necontractuale („Roma II”) (JO L 199, p. 40), precum și a articolului 7 alineatul (1) litera (f) din A doua Directivă 88/357/CEE a Consiliului din 22 iunie 1988 de coordonare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative privind asigurarea generală directă, de stabilire a dispozițiilor destinate să faciliteze exercitarea efectivă a libertății de a presta servicii și de modificare a Directivei 73/239/CEE (JO L 172, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 197), astfel cum a fost modificată prin Directiva 92/49/CEE a Consiliului din 18 iunie 1992 (JO L 228, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 53, denumită în continuare „Directiva 88/357”).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între doamna Prüller-Frey, pe de o parte, și domnul Brodnig și Axa Versicherung AG (denumită în continuare „Axa”), societate de asigurări germană, pe de altă parte, în legătură cu repararea prejudiciilor actuale și viitoare suferite de doamna Prüller-Frey în urma unui accident aerian.

### Cadrul juridic

#### *Dreptul internațional*

- 3 Articolul 1 alineatul (1) din Convenția de la Montreal are următorul cuprins:

„Prezenta convenție se aplică transporturilor internaționale de persoane, bagaje și mărfuri, efectuate cu o aeronavă, contra plată. Convenția se aplică, în mod egal, transporturilor gratuite efectuate cu o aeronavă de către o întreprindere de transport aerian.”

*Dreptul Uniunii*

4 Potrivit articolului 1 din Regulamentul nr. 2027/97:

„Prezentul regulament pune în aplicare dispozițiile relevante ale Convenției de la Montreal în ceea ce privește transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora și stabilește anumite dispoziții suplimentare. De asemenea, extinde aplicarea acestor dispoziții la transportul aerian efectuat pe teritoriul unui singur stat membru.”

5 Articolul 2 alineatul (1) din regulamentul menționat prevede:

„În înțelesul prezentului regulament:

- (a) «operator de transport aerian» înseamnă o companie de transport aerian care deține o licență valabilă de funcționare;
- (b) «operator de transport aerian comunitar» înseamnă un operator de transport aerian care deține o licență valabilă de funcționare acordată de un stat membru în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 2407/92 [al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerian (JO L 240, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 76)];
- (c) «persoană care are dreptul la despăgubire» înseamnă un pasager sau orice persoană care are dreptul să emită pretenții în numele respectivului pasager, în conformitate cu legislația aplicabilă;

[...]”

6 Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare) (JO L 293, p. 3) a abrogat, cu efect de la 1 noiembrie 2008, Regulamentul nr. 2407/92.

7 Articolul 2 din Regulamentul nr. 1008/2008 are următorul cuprins:

„În sensul prezentului regulament:

[...]

- 4. «serviciu aerian» înseamnă un zbor sau o serie de zboruri pentru transportul de pasageri, de marfă și/sau de poștă, în schimbul unei remunerații și/sau sub formă de închiriere;
- 5. «zbor» înseamnă o plecare de la un aeroport determinat spre un aeroport de destinație determinat;
- 6. «zbor local» înseamnă un zbor care nu implică transportul de pasageri, poștă și/sau marfă între aeroporturi diferite sau alte puncte de aterizare autorizate;

[...]”

8 Articolul 3 din regulamentul menționat prevede:

„(1) Nicio întreprindere stabilită în Comunitate nu este autorizată să desfășoare, în schimbul unei remunerații sau sub formă de închiriere, activități de transport aerian de pasageri, poștă și/sau marfă decât dacă i-a fost acordată licența de operare corespunzătoare.

O întreprindere care îndeplinește cerințele prezentului capitol are dreptul de a primi o licență de operare.

[...]

(3) Fără a aduce atingere oricăror alte dispoziții aplicabile de drept comunitar, național sau internațional, următoarele categorii de servicii aeriene nu sunt supuse obligației de deținere a unei licențe de operare valabile:

- (a) servicii aeriene efectuate cu aeronave fără motor și/sau cu aeronave ultraușoare cu motor și
- (b) zboruri locale.”

9 Articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul nr. 785/2004 prevede:

„Prezentul regulament nu se aplică:

[...]

(g) avioanelor, inclusiv planoarele, cu motor, cu o MMD mai mică de 500 kg și microlămpi, care:

- sunt utilizate în scop necomercial sau
- sunt utilizate pentru o instrucție de zbor locală care nu implică traversarea frontierelor internaționale,

în măsura în care aceasta privește obligațiile de asigurare prevăzute în prezentul regulament pentru riscuri de război și terorism.”

10 Articolul 4 din Regulamentul nr. 864/2007 prevede:

„(1) Cu excepția dispozițiilor contrare din cadrul prezentului regulament, legea aplicabilă obligațiilor necontractuale care decurg dintr-o faptă ilicită este legea țării în care s-a produs prejudiciul, indiferent în ce țară are loc faptul cauzator de prejudicii și indiferent de țara sau țările în care se manifestă efectele indirecte ale respectivului fapt.

(2) Cu toate acestea, în cazul în care persoana a cărei răspundere este invocată și persoana care a suferit prejudiciul își au reședința obișnuită în aceeași țară în momentul producerii prejudiciului, se aplică legea respectivei țări.

(3) În cazul în care reiese clar, din toate circumstanțele referitoare la caz, că fapta ilicită are în mod vădit mai multă legătură cu o altă țară decât cea menționată la alineatul (1) sau la alineatul (2), se aplică legea acelei alte țări. O legătură vădit mai strânsă cu o altă țară se poate baza, în special, pe o relație preexistentă între părți, ca de pildă un contract, care este în strânsă legătură cu respectiva faptă ilicită.”

11 Articolul 18 din regulamentul menționat prevede:

„Persoana care a suferit un prejudiciu poate introduce o acțiune direct împotriva asigurătorului persoanei răspunzătoare pentru acordarea despăgubirilor, dacă această posibilitate este prevăzută în legea aplicabilă obligației necontractuale sau în legea aplicabilă contractului de asigurare.”

- 12 Potrivit articolului 1 din Prima Directivă 73/239/CEE a Consiliului din 24 iulie 1973 de coordonare a actelor cu putere de lege și actelor administrative privind inițierea și exercitarea activității de asigurare generală directă (JO L 288, p. 3, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 14), astfel cum a fost modificată prin Directiva 88/357 (denumită în continuare „Directiva 73/239”):

„(1) Prezenta directivă se referă la inițierea activității independente de asigurare directă, inclusiv activitatea de asistență menționată la alineatul (2), practică de întreprinderile care sunt stabilite pe teritoriul unui stat membru sau care doresc să se stabilească acolo, precum și exercitarea acestei activități.

[...]

(3) Clasificarea pe clase de activități menționate în prezentul articol este indicată în anexă.”

- 13 Articolul 5 din Directiva 73/239 prevede:

„În înțelesul prezentei directive:

[...]

(d) «riscuri mari» [înseamnă]:

(i) riscurile clasificate în clasele de asigurare 4, 5, 6, 7, 11 și 12 la punctul A din anexă;

[...]”

- 14 În anexa la directiva menționată se precizează:

„A. Clasificarea riscurilor pe clase de asigurare

[...]

#### 5. *Vehicule aeriene*

Orice daună survenită la vehiculele aeriene [...]

#### 11. *Răspundere civilă pentru vehicule aeriene*

Orice responsabilitate rezultată din folosirea vehiculelor aeriene (inclusiv responsabilitatea transportatorului).

[...]”

- 15 Articolul 7 alineatul (1) din Directiva 88/357 prevede:

„Legea aplicabilă contractelor de asigurare menționate în prezenta directivă și care acoperă riscurile situate în statele membre se stabilește în conformitate cu următoarele dispoziții:

[...]

(f) pentru riscurile menționate la articolul 5 litera (d) din Directiva 73/239/CEE, părțile au dreptul la libera alegere a legii aplicabile.

[...]”

### **Litigiul principal și întrebările preliminare**

- 16 La 30 august 2010, doamna Prüller-Frey, care la acea dată avea domiciliul și reședința obișnuită în Austria, a survolat, la bordul unui autogir, model „Calidus”, cu o masă maximă la decolare (MMD) de 450 de kilograme, pilotat de domnul Preiss, o plantație de aloe vera în vederea unei eventuale achiziții a acestei plantații.
- 17 Înaintea respectivului zbor, domnul Preiss, care era proprietarul acestui autogir, a solicitat sprijinul domnului Brodnig pentru ca acesta să îl ajute să încheie un contract de asigurare la un preț atractiv. Dat fiind că domnul Brodnig efectuase mai multe ore de zbor decât domnul Preiss și întrucât cuantumul primei de asigurare este calculat în funcție de numărul de ore de zbor, domnul Brodnig, care declarase atât o reședință în Spania, unde trăia din anul 2007, cât și o reședință în Austria, a acceptat să încheie, la 6 mai 2009, în calitate de deținător al autogirului în discuție în litigiul principal, un contract de asigurare cu Axa, având ca obiect acoperirea multirisc a răspunderii civile a deținătorului autogirului amintit și a pasagerilor acestuia.
- 18 Respectiva poliță de asigurare a Axa definește scopul utilizării autogirului în discuție în litigiul principal după cum urmează: „zboruri de afaceri, zboruri private, zboruri de prezentare a proprietăților în vederea vânzării”. Textul poliței de asigurare menționate precizează că este supusă dreptului german și că instanțele competente pentru a statua cu privire la acțiunile întemeiate pe aceasta sunt „cele din Republica Federală Germania”. Aceeași poliță de asigurare nu exclude însă, astfel cum de asemenea precizează textul său, „alte norme de competență jurisdicțională obligatorie în temeiul dreptului german”.
- 19 Autogirul în discuție în litigiul principal a decolat din Medina Sidonia (Spania) și a fost implicat într-un accident în apropiere de Jerez de la Frontera (Spania).
- 20 Doamna Prüller-Frey, care a suferit leziuni corporale ca urmare a acestui accident, a sesizat Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg) în vederea obligării pârâților să îi plătească suma de 142 946,40 de euro, majorată cu o rată a dobânzii de 4 % începând cu data de 2 octombrie 2012, precum și a constatării răspunderii solidare a acestora din urmă pentru ansamblul prejudiciilor viitoare care au un raport de cauzalitate cu accidentul menționat, răspunderea trebuind să fie însă plafonată, pentru domnul Brodnig la limita legală, iar pentru Axa la suma asigurată prin contractul de asigurare în discuție în litigiul principal.
- 21 În cadrul procedurii în fața Landesgericht Korneuburg, pârâții contestă competența instanțelor austriece pentru soluționarea litigiului principal și susțin că dreptul spaniol, iar nu dreptul austriac, este aplicabil acestuia. Ei consideră că posibilitatea doamnei Prüller-Frey de a formula o acțiune directă împotriva Axa depinde de polița de asigurare în discuție în litigiul principal. Or, dat fiind că aceasta este supusă dreptului german, care interzice formularea unei astfel de acțiuni, și că situația din litigiul principal este guvernată de dreptul spaniol, care nu prevede procedura acțiunii directe, acțiunea doamnei Prüller-Frey ar trebui respinsă. Părțile din litigiul principal sunt totuși de acord că asigurarea în cauză este obligatorie și că faptelor din litigiul principal nu li se aplică Convenția de la Montreal.
- 22 Instanța de trimitere exprimă îndoieli în ceea ce privește inaplicabilitatea Convenției de la Montreal în privința faptelor din litigiul principal, din cauza extinderii aplicării acesteia la zborurile interne potrivit Regulamentului nr. 2027/97. În acest sens, instanța respectivă solicită să se stabilească regimul de răspundere la care trebuie supuse faptele menționate, precum și, în ipoteza în care această convenție nu ar fi aplicabilă, dacă articolul 18 din Regulamentul nr. 864/2007 trebuie interpretat în sensul că

permite ca doamna Prüller-Frey să formuleze o acțiune directă împotriva Axa în temeiul legii aplicabile obligației necontractuale, independent de legea aplicabilă contractului de asigurare în discuție în litigiul principal aleasă de domnul Brodnig și de Axa.

23 În aceste condiții, Landesgericht Korneuburg, ținând seama de îndoielile pe care le are în ceea ce privește interpretarea corectă a dreptului Uniunii, a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curtii următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 2 alineatul (1) literele (a) și (c) din Regulamentul nr. 2027/97, articolul 3 literele (c) și (g) din Regulamentul nr. 785/2004, precum și articolul 1 alineatul (1) din Convenția de la Montreal trebuie interpretate în sensul că cererea de despăgubiri a persoanei care a suferit un prejudiciu

- în calitate de pasager al unei aeronave care a avut ca loc de decolare și de aterizare același loc situat pe teritoriul unui stat membru;
- care a fost transportată de pilot în mod gratuit;
- pentru un zbor de observare aeriană a unui imobil, în cadrul unui proiect de tranzacție imobiliară între aceasta și pilot și
- care a suferit vătămări corporale ca urmare a prăbușirii aeronavei,

trebuie examinată exclusiv în temeiul articolului 17 din Convenția de la Montreal și că legea națională nu este aplicabilă?

2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, articolul 33 din Convenția de la Montreal și articolul 67 din Regulamentul nr. 44/2001 trebuie interpretate în sensul că competența de a examina și de a se pronunța asupra cererii de despăgubiri menționate în cadrul primei întrebări trebuie apreciată exclusiv în temeiul articolului 33 din Convenția de la Montreal?

3) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, articolul 29 din Convenția de la Montreal și articolul 18 din Regulamentul nr. 864/2007 trebuie interpretate în sensul că se opun normelor naționale care prevăd posibilitatea ca persoana care a suferit un prejudiciu menționată în cadrul primei întrebări să introducă o acțiune directă împotriva asigurătorului de răspundere civilă al autorului faptei prejudiciabile?

4) În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare, articolul 7 alineatul (1) litera (f) din Directiva 88/357 și articolul 18 din Regulamentul nr. 864/2007 trebuie interpretate în sensul că condițiile pe care trebuie să le îndeplinească acțiunea directă introdusă de persoana care a suferit un prejudiciu menționată în cadrul primei întrebări împotriva societății de asigurări de răspundere civilă a autorului faptei prejudiciabile trebuie evaluate în temeiul legislației unui stat terț în cazul în care

- sistemul de drept aplicabil în temeiul legii țării pe teritoriul căreia a fost săvârșit faptul juridic ilicit prevede dreptul la acțiune directă prin legea privind contractele de asigurări,
- părțile la contractul de asigurare au optat pentru legislația unui stat terț,
- opțiune din care rezultă că trebuie să se aplice legea statului în care are sediul asigurătorul, iar
- legislația acestui stat prevede de asemenea dreptul la acțiune directă prin legea privind contractele de asigurări?”

## Cu privire la întrebările preliminare

### *Cu privire la prima întrebare*

- 24 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 2 alineatul (1) literele (a) și (c) din Regulamentul nr. 2027/97, precum și articolul 1 alineatul (1) din Convenția de la Montreal trebuie interpretate în sensul că o cerere de despăgubiri formulată de o persoană care, în timp ce se afla la bordul unei aeronave care a avut ca loc de decolare și de aterizare același loc situat pe teritoriul unui stat membru și era transportată în mod gratuit pentru un zbor de observare aeriană a unui imobil în cadrul unui proiect de tranzacție imobiliară cu pilotul acestei aeronave, a suferit vătămări corporale ca urmare a prăbușirii aeronavei menționate trebuie examinată exclusiv în temeiul articolului 17 din Convenția de la Montreal, cu excluderea aplicării dreptului național.
- 25 Pentru a răspunde la această întrebare, trebuie stabilit, cu titlu introductiv, dacă Convenția de la Montreal este aplicabilă cauzei principale.
- 26 În această privință, trebuie subliniat că, potrivit articolului 1 din Regulamentul nr. 2027/97, acesta pune în aplicare dispozițiile relevante ale Convenției de la Montreal în ceea ce privește transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora și stabilește anumite dispoziții suplimentare.
- 27 În consecință, pentru a determina dacă Convenția de la Montreal este aplicabilă cauzei principale, trebuie examinat dacă aceasta din urmă intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 2027/97.
- 28 În acest scop, trebuie amintit că articolul 1 din respectivul regulament a extins aplicarea convenției menționate la transportul aerian efectuat pe teritoriul unui singur stat membru.
- 29 Cu toate acestea, regulamentul menționat nu se aplică decât „operatorilor de transport aerian”, în sensul articolului 2 alineatul (1) litera (a) din acesta, și anume întreprinderilor de transport aerian care dețin o licență valabilă de funcționare, precum și „operatorilor de transport aerian comunitar”, în sensul articolului 2 alineatul (1) litera (b) din acesta, și anume operatorilor de transport aerian care dețin o licență valabilă de funcționare acordată de un stat membru în conformitate cu dispozițiile Regulamentului nr. 2407/92.
- 30 În această privință, din decizia de trimitere reiese că pârâții nu intră sub incidența noțiunii „operator de transport aerian” în sensul articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 2027/97, întrucât ei nu sunt întreprinderi de transport aerian care dețin o licență valabilă de funcționare.
- 31 În plus, pârâții în discuție în litigiul principal nu intră nici sub incidența noțiunii „operator de transport aerian comunitar” în sensul articolului 2 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 2027/97, dat fiind că nu sunt operatori de transport aerian care dețin o licență valabilă de funcționare acordată de un stat membru în conformitate cu dispozițiile Regulamentului nr. 2407/92.
- 32 Această constatare este susținută, pe de altă parte, de împrejurările că zborul în discuție în litigiul principal, care, efectuat cu titlu gratuit în interiorul unui stat membru, a avut ca obiectiv încheierea eventuală a unei tranzacții imobiliare și nu a implicat transportul de pasageri între aeroporturi diferite sau alte puncte de aterizare autorizate, a constituit un „zbor local” în sensul articolului 2 alineatul 1 punctul 6 din Regulamentul nr. 1008/2008 și că, în temeiul articolului 3 alineatul (3) litera (b) din acest regulament, un zbor de asemenea natură nu este supus obligației de deținere a unei licențe de operare.



- 33 În aceste condiții, dat fiind că pârâții din litigiul principal nu pot fi considerați „operatori de transport aerian” și nici *a fortiori* „operatori de transport aerian comunitar”, în sensul articolului 2 alineatul (1) literele (a) și (b) din Regulamentul nr. 2027/97, cauza principală nu intră în domeniul de aplicare al acestui regulament.
- 34 În consecință, Convenția de la Montreal, care nu este aplicabilă zborurilor din interiorul unui singur stat membru decât cu condiția ca acestea să intre în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 2027/97, nu este aplicabilă cauzei principale.
- 35 Rezultă din tot ceea ce precedă că articolul 2 alineatul (1) literele (a) și (c) din Regulamentul nr. 2027/97 și articolul 1 alineatul (1) din Convenția de la Montreal trebuie interpretate în sensul că se opun examinării în temeiul articolului 17 din această convenție a cererii de despăgubiri formulate de o persoană care, în timp ce se afla la bordul unei aeronave care a avut ca loc de decolare și de aterizare același loc situat pe teritoriul unui stat membru și era transportată în mod gratuit pentru un zbor de observare aeriană a unui imobil în cadrul unui proiect de tranzacție imobiliară cu pilotul acestei aeronave, a suferit vătămări corporale ca urmare a prăbușirii aeronavei menționate.
- 36 Având în vedere răspunsul negativ dat la prima întrebare, nu este necesar să se răspundă la a doua și la a treia întrebare.

*Cu privire la a patra întrebare*

- 37 Prin intermediul celei de a patra întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 18 din Regulamentul nr. 864/2007 trebuie interpretat în sensul că permite, într-o situație precum cea din litigiul principal, exercitarea de către o persoană care a suferit un prejudiciu a unei acțiuni directe împotriva asigurătorului persoanei răspunzătoare pentru acordarea despăgubirilor, atunci când o astfel de acțiune este prevăzută de legea aplicabilă obligației necontractuale, care servește drept temei al cererii de despăgubiri, independent de cele prevăzute de legea aplicabilă contractului de asigurare aleasă de părțile la acest contract.
- 38 Pentru a răspunde la această întrebare, trebuie amintit că nu se poate exclude posibilitatea ca, în anumite împrejurări, răspunderea pentru prejudiciul cauzat de prăbușirea unei aeronave să intre în categoria obligațiilor necontractuale în sensul articolului 2 din Regulamentul nr. 864/2007.
- 39 Într-un asemenea caz, o persoană care a suferit un prejudiciu poate introduce o acțiune împotriva asigurătorului persoanei răspunzătoare pentru acordarea despăgubirilor dacă, astfel cum reiese din textul articolului 18 din Regulamentul nr. 864/2007, această posibilitate este prevăzută în legea aplicabilă obligației necontractuale sau în legea aplicabilă contractului de asigurare.
- 40 Așa cum a arătat avocatul general la punctul 75 din concluzii, articolul 18 din Regulamentul nr. 864/2007 nu constituie o normă referitoare la conflictul de legi în privința dreptului material aplicabil în vederea stabilirii obligației care revine asigurătorului sau persoanei asigurate în temeiul unui contract de asigurare.
- 41 Acest articol se limitează să permită introducerea unei acțiuni directe în cazul în care una dintre legile pe care le enumeră autorizează o astfel de posibilitate.
- 42 Or, dreptul persoanei care a suferit un prejudiciu de a acționa direct împotriva asigurătorului persoanei răspunzătoare pentru acordarea despăgubirilor nu are relevanță asupra obligațiilor contractuale ale părților la contractul de asigurare vizat. De asemenea, nici alegerea făcută de părți cu privire la legea aplicabilă acestui contract nu are relevanță asupra dreptului respectivei persoane care a suferit un prejudiciu de a introduce o acțiune directă în temeiul legii aplicabile obligației necontractuale.

- 43 În consecință, pentru a se stabili dacă, în speță, doamna Prüller-Frey poate acționa în mod direct împotriva Axa, revine instanței de trimitere sarcina de a examina dacă legea aplicabilă obligației necontractuale în discuție în litigiul principal, stabilită conform articolului 4 din Regulamentul nr. 864/2007, sau legea aplicabilă contractului de asigurare încheiat între Axa și domnul Brodnig permite introducerea unei astfel de acțiuni.
- 44 În această privință, legea aplicabilă contractului de asigurare vizat nu poate împiedica formularea unei acțiuni directe, dacă este cazul, în temeiul legii aplicabile obligației necontractuale.
- 45 Rezultă din toate cele de mai sus că articolul 18 din Regulamentul nr. 864/2007 trebuie interpretat în sensul că permite, într-o situație precum cea din litigiul principal, exercitarea de către o persoană care a suferit un prejudiciu a unei acțiuni directe împotriva asigurătorului persoanei răspunzătoare pentru acordarea despăgubirilor, atunci când o astfel de acțiune este prevăzută de legea aplicabilă obligației necontractuale, independent de cele prevăzute de legea aplicabilă contractului de asigurare aleasă de părțile la acest contract.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 46 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară:

- 1) **Articolul 2 alineatul (1) literele (a) și (c) din Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002, și articolul 1 alineatul (1) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999 și aprobată în numele Uniunii Europene prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001, trebuie interpretate în sensul că se opun examinării în temeiul articolului 17 din această convenție a cererii de despăgubiri formulate de o persoană care, în timp ce se afla la bordul unei aeronave care a avut ca loc de decolare și de aterizare același loc situat pe teritoriul unui stat membru și era transportată în mod gratuit pentru un zbor de observare aeriană a unui imobil în cadrul unui proiect de tranzacție imobiliară cu pilotul acestei aeronave, a suferit vătămări corporale ca urmare a prăbușirii aeronavei menționate.**
- 2) **Articolul 18 din Regulamentul (CE) nr. 864/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 iulie 2007 privind legea aplicabilă obligațiilor necontractuale („Roma II”) trebuie interpretat în sensul că permite, într-o situație precum cea din litigiul principal, exercitarea de către o persoană care a suferit un prejudiciu a unei acțiuni directe împotriva asigurătorului persoanei răspunzătoare pentru acordarea despăgubirilor, atunci când o astfel de acțiune este prevăzută de legea aplicabilă obligației necontractuale, independent de cele prevăzute de legea aplicabilă contractului de asigurare aleasă de părțile la acest contract.**

Semnături