



## Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

26 febbraio 2015\*

«Rinvio pregiudiziale — Regolamento (CE) n. 785/2004 — Vettori aerei e esercenti di aeromobili — Assicurazioni — Requisiti — Nozioni di “passeggero” e di “membro dell’equipaggio” — Elicottero — Trasporto di un esperto in materia di distacco di valanghe mediante esplosivi — Danni subiti nel corso di un volo svolto nell’ambito di attività lavorativa — Risarcimento»

Nella causa C-6/14,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dall’Oberster Gerichtshof (Austria), con decisione del 19 dicembre 2013, pervenuta in cancelleria il 9 gennaio 2014, nel procedimento

**Wucher Helicopter GmbH,**

**Euro-Aviation Versicherungs AG**

contro

**Fridolin Santer,**

LA CORTE (Prima Sezione),

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

avvocato generale: Y. Bot

cancelliere: K. Malacek, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza del 20 novembre 2014,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Wucher Helicopter GmbH e la Euro-Aviation Versicherungs AG, da J.J. Janezic, Rechtsanwalt;
- per F. Santer, da Ch. Schlechl e M. Peter, Rechtsanwälte;
- per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da C. Colelli, avvocato dello Stato;
- per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;

\* Lingua processuale: il tedesco.

— per la Commissione europea, da W. Mölls, G. Braun e F. Wilman, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

### **Sentenza**

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 3, lettera 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), nonché dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, sottoscritta dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 sulla base dell'articolo 300, paragrafo 2, CE e approvata da quest'ultima con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU L 194, pag. 38; in prosieguo: la «Convenzione di Montreal»).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di un ricorso per cassazione («Revision») nel quale la Wucher Helicopter GmbH (in prosieguo: la «Wucher»), vettore aereo austriaco, e la Euro-Aviation Versicherungs AG (in prosieguo: la «Euro-Aviation»), compagnia di assicurazioni tedesca, da un lato, sono opposti al sig. Santer, dall'altro, riguardo alla domanda di risarcimento proposta da quest'ultimo per i danni subiti a seguito di un incidente aereo.

### **Contesto normativo**

#### *Il diritto internazionale*

- 3 L'articolo 3, paragrafi 1, 2 e 5, della Convenzione di Montreal così recita:

«1. In occasione del trasporto di passeggeri deve essere rilasciato un titolo di trasporto individuale o collettivo contenente:

- a) l'indicazione dei punti di partenza e di destinazione;
- b) se i punti di partenza e di destinazione sono situati sul territorio di un medesimo Stato parte e se sono previsti uno o più scali sul territorio di un altro Stato, l'indicazione di uno di tali scali.

2. In sostituzione del titolo di trasporto di cui al paragrafo 1 è ammesso l'impiego di qualsiasi altro mezzo che attesti le indicazioni ivi menzionate. Qualora venga utilizzato uno qualsiasi degli altri mezzi il vettore dovrà offrirsi di rilasciare al passeggero una dichiarazione scritta contenente le indicazioni in esso registrate.

(...)

5. L'inosservanza delle disposizioni di cui ai paragrafi precedenti non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto, il quale resta comunque soggetto alle norme della presente convenzione, ivi comprese quelle concernenti la limitazione della responsabilità».

4 L'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione medesima afferma quanto segue:

«Il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero per il fatto stesso che l'evento che ha causato la morte o la lesione si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco».

*Diritto dell'Unione*

5 Il 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), è stato 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»).

6 Il considerando 8 del regolamento n. 889/2002 così recita:

«Nel mercato interno dell'aviazione è stata soppressa la distinzione tra trasporto nazionale ed internazionale ed è quindi opportuno avere all'interno della Comunità europea lo stesso livello e tipo di responsabilità sia per il trasporto internazionale sia per quello nazionale».

7 L'articolo 1 del regolamento n. 2027/97 così dispone:

«Il presente regolamento attua le pertinenti disposizioni della convenzione 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».

8 Il successivo articolo 2, paragrafo 2, prevede quanto segue:

«Le nozioni contenute nel presente regolamento che non sono definite nel paragrafo 1 sono equivalenti a quelle usate nella convenzione di Montreal».

9 Ai sensi del successivo articolo 3, paragrafo 1:

«La responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal».

10 L'articolo 3, lettera g), del regolamento n. 785/2004 così prevede:

«Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

(...)

g) “passeggero”, ogni persona che è su un volo con il consenso del vettore aereo o dell'esercente dell'aeromobile, esclusi i membri dell'equipaggio di volo e di cabina in servizio;

(...)».

- 11 Il punto 1.c dell'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79, pag. 1), così recita:

«Prima di ogni volo sono definiti i ruoli e i compiti di ogni membro dell'equipaggio. Il comandante è responsabile delle operazioni e della sicurezza dell'aeromobile e della sicurezza dei membri dell'equipaggio, dei passeggeri e delle merci a bordo».

### **Il procedimento principale e le questioni pregiudiziali**

- 12 Il 9 febbraio 2009 il sig. Santer, che si trovava a bordo di un elicottero, di proprietà della Wucher, assicurata per la responsabilità civile obbligatoria con la Euro-Aviation, rimaneva gravemente ferito nel corso di un volo interno sulla zona del ghiacciaio di Sölden (Austria).
- 13 Il sig. Santer, dipendente della Ötztaler Gletscherbahn-GmbH & Co. KG (in prosieguo: la «Ötztaler»), è responsabile, in qualità di membro della commissione valanghe, per la sicurezza nella zona dei ghiacciai e delle piste da sci gestite dal proprio datore di lavoro. Il compito del sig. Santer consiste, segnatamente, nel verificare i luoghi in cui procedere al distacco delle valanghe. I lanci di esplosivo ai fini del distacco vengono effettuati da un elicottero.
- 14 Il giorno dell'incidente, la Ötztaler chiedeva alla Wucher di effettuare un «volo per provocare il distacco di valanghe». Nell'effettuazione del volo, il pilota, dipendente della Wucher, era accompagnato dal sig. Santer nonché da due altre persone, parimenti dipendenti della Ötztaler. Il sig. Santer dirigeva il pilota verso il luogo in cui dovevano essere lanciate le cariche esplosive. Nel compimento di tale operazione il sig. Santer, su ordine del pilota, doveva aprire e mantenere aperto il portellone dell'elicottero, al fine di consentire all'artificiere di procedere al lancio delle cariche esplosive. Nel corso di tale operazione, una raffica di vento colpiva il portellone leggermente aperto, causandone lo sbattimento. Non riuscendo a lasciare in tempo la maniglia del portellone, il sig. Santer subiva gravi lesioni all'articolazione del gomito.
- 15 Dinanzi ai giudici austriaci di primo grado il sig. Santer proponeva quindi domanda di risarcimento del danno nei confronti della Wucher e della Euro-Aviation. La domanda di risarcimento veniva dichiarata, in linea di principio, fondata, sulla base del rilievo che il sig. Santer viaggiava in qualità di passeggero. Dovendosi considerare esclusa la limitazione di responsabilità del datore di lavoro, il giudice medesimo dichiarava fondata, in base alla legislazione nazionale austriaca, la responsabilità della Wucher e della Euro-Aviation.
- 16 La decisione di primo grado veniva confermata dal giudice d'appello, il quale rilevava, peraltro, che il sig. Santer non viaggiava in qualità di «passeggero» ai sensi della menzionata Convenzione, non trattandosi di un trasporto da un luogo verso un altro, bensì che l'obiettivo principale del volo di cui consisteva nella partecipazione alle operazioni di distacco di valanghe mediante lancio di cariche esplosive. A parere di detto giudice, il regolamento n. 2027/97 non osta all'applicazione della legge austriaca in materia di trasporto aereo, atteso che la Convenzione di Montreal, cui tale regolamento rinvia, si applica ai passeggeri e al rispettivo bagaglio.
- 17 Il giudice d'appello concludeva che la Wucher era responsabile per i danni causati al sig. Santer in considerazione dell'errore del pilota ad essa imputabile, nonché in considerazione di errori di organizzazione propri della Wucher, rilevando che al sig. Santer doveva essere riconosciuto il diritto al risarcimento sulla base del rapporto contrattuale intercorrente tra il suo datore di lavoro e la Wucher. A parere del giudice medesimo, la legislazione austriaca prevede a carico della Wucher una responsabilità civile di grado più intenso, restando conseguentemente esclusa la limitazione di responsabilità.

- 18 Avverso tale decisione i ricorrenti nel procedimento principale hanno proposto ricorso per cassazione («Revision»), ritenendo che il giudice di appello avesse erroneamente interpretato il regolamento n. 2027/97 escludendo la limitazione di responsabilità del datore di lavoro, considerato che il sig. Santer era, a loro parere, non un passeggero, bensì un membro dell'equipaggio, il che escluderebbe l'applicazione della normativa austriaca in materia di assicurazione sociale generale.
- 19 L'Oberster Gerichtshof ritiene che la questione se il sig. Santer debba essere considerato quale «passeggero» è determinante ai fini dell'applicazione del regime di responsabilità previsto dalla Convenzione di Montreal. Il giudice medesimo rileva che non esiste una definizione di tale nozione né nella Convenzione di Montreal né nella giurisprudenza della Corte. Parimenti, un volo effettuato ad uno scopo specifico verrebbe considerato, da vari giudici, non quale trasporto commerciale, bensì quale «lavoro aereo». Tuttavia, il giudice del rinvio esprime dubbi quanto alla possibilità di classificare il sig. Santer, da un lato, quale «passeggero» e, dall'altro, quale «membro dell'equipaggio» ovvero quale «terzo». A suo parere, occorre garantire un livello assicurativo minimo per proteggere i diritti dei consumatori, essendo opportuno procedere ad un'interpretazione uniforme della nozione di «passeggero» nel diritto dell'Unione e nella Convenzione di Montreal.
- 20 Ciò premesso, l'Oberster Gerichtshof ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
- «1) Se l'articolo 3, lettera g), del regolamento n. 785/2004 debba essere interpretato nel senso che la persona a bordo di un elicottero detenuto da un vettore aereo comunitario
- il quale venga effettivamente trasportato in forza di un contratto (nella specie: contratto fra il vettore aereo e il datore di lavoro del soggetto medesimo),
  - il cui trasporto avvenga, tuttavia, ai fini dello svolgimento di un determinato incarico di lavoro (nella specie: il distacco di valanghe mediante impiego di esplosivi),
- e
- il quale partecipi allo svolgimento di tale incarico fungendo da “guida esperta dei luoghi” con il compito, su istruzioni del pilota, di aprire e mantenere aperto, secondo determinate modalità e per un certo periodo di tempo, il portellone dell'elicottero durante il volo,
    - a) sia un “passeggero”
  - o
  - b) faccia parte dei “membri dell'equipaggio di volo e di cabina in servizio”.
- 2) In caso di soluzione affermativa della prima questione, lettera a):
- se l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal debba essere interpretato nel senso che la nozione di “passeggero” comprenda in ogni caso anche il “passeggero” ai sensi dell'articolo 3, lettera g), del regolamento n. 785/2004.
- 3) In caso di soluzione negativa della seconda questione:
- se l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal debba essere interpretato nel senso che la persona a bordo di un elicottero detenuto da un vettore aereo comunitario alle condizioni illustrate nella prima questione costituisca un “passeggero”».

## Sulle questioni pregiudiziali

### *Sulla prima questione*

- 21 Con la prima questione, il giudice del rinvio chiede, sostanzialmente, se l'articolo 3, lettera g), del regolamento n. 785/2004 debba essere interpretato nel senso che l'occupante di un elicottero detenuto da un vettore aereo comunitario, trasportato sulla base di un contratto concluso tra il suo datore di lavoro e il vettore aereo medesimo ai fini dell'effettuazione di un compito particolare, come quello oggetto del procedimento principale, costituisca un «passeggero» ovvero faccia parte dei «membri dell'equipaggio di volo e di cabina in servizio» ai sensi della disposizione stessa.
- 22 Ai fini della soluzione di tale questione, si deve ricordare che la nozione di «passeggero», ai sensi dell'articolo 3, lettera g), del regolamento n. 785/2004, comprende tutte le persone che effettuino un volo con il consenso del vettore aereo o del gestore dell'aeromobile, ad esclusione dei membri dell'equipaggio di volo e di cabina in servizio.
- 23 Ne consegue che la classificazione di una persona nella categoria di membri dell'equipaggio di volo e di cabina in servizio costituisce un'eccezione alla regola secondo cui la persona ricade nella categoria dei passeggeri.
- 24 Si deve rilevare in primis che, secondo costante giurisprudenza, le eccezioni devono essere interpretate restrittivamente affinché le regole generali non vengano svuotate del loro contenuto (v. sentenza Commissione/Regno Unito, C-346/08, EU:C:2010:213, punto 39 e giurisprudenza ivi citata).
- 25 Conseguentemente, occorre esaminare se il resistente nel procedimento principale non ricada nella categoria di «membro dell'equipaggio di volo» o di «membro dell'equipaggio di cabina» in servizio.
- 26 Nel procedimento principale, come emerge dai fatti descritti dal giudice a quo, il sig. Santer, dipendente di una società gestrice di piste di sci, effettuava il volo in qualità di «guida esperta dei luoghi» incaricata, su istruzioni del pilota, di aprire e mantenere aperto, secondo determinate modalità e per un certo periodo di tempo, il portellone dell'elicottero durante il volo.
- 27 Ne consegue che il sig. Santer non ha eseguito compiti connessi al volo dell'aeromobile e, conseguentemente, non ricade nella categoria «membro dell'equipaggio di volo».
- 28 Inoltre, contrariamente a quanto sostenuto dalla Wucher, la circostanza che il sig. Santer fosse incaricato di procedere all'apertura del portellone su istruzione del pilota non è sufficiente a qualificare il sig. Santer stesso come «membro dell'equipaggio di cabina». Infatti, il pilota è sempre autorizzato, nella sua qualità di comandante a bordo, a impartire istruzioni a tutti coloro che si trovino a bordo di un aeromobile, ivi compresi i passeggeri.
- 29 Ne consegue che il sig. Santer non ricade nemmeno nella categoria di «membro dell'equipaggio di cabina».
- 30 Conseguentemente, si deve rilevare che una persona come il sig. Santer deve essere considerato quale «passeggero» ai sensi del regolamento n. 785/2004.
- 31 Alla luce delle suesposte considerazioni, l'articolo 3, lettera g), del regolamento n. 785/2004 deve essere interpretato nel senso che l'occupante di un elicottero detenuto da un vettore aereo comunitario, trasportato sulla base di un contratto concluso tra il suo datore di lavoro e il vettore aereo medesimo ai fini dell'effettuazione di un compito particolare, come quello oggetto del procedimento principale, costituisce un «passeggero» ai sensi della disposizione stessa.

*Sulle questioni seconda e terza*

- 32 Con le questioni seconda e terza, che appare opportuno esaminare congiuntamente, il giudice a quo chiede, sostanzialmente, se l'articolo 17 della Convenzione di Montreal debba essere interpretato nel senso che una persona ricompresa nella nozione di «passeggero», ai sensi dell'articolo 3, lettera g), del regolamento n. 785/2004, ricada parimenti nella nozione di «passeggero» ai sensi del menzionato articolo 17.
- 33 A tal riguardo, è pacifico che la Convenzione di Montreal costituisce parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione e che la Corte è competente a pronunciarsi in via pregiudiziale sulla sua interpretazione (v. sentenze IATA e ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punto 36 e giurisprudenza ivi citata nonché punto 40, e Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punto 20 e giurisprudenza ivi citata).
- 34 Tale convenzione è divenuta applicabile ai voli effettuati all'interno di un solo Stato membro per effetto del regolamento n. 2027/97, volto a garantire lo stesso livello e lo stesso genere di responsabilità dei vettori aerei e dei vettori aerei comunitari nel trasporto tanto internazionale quanto nazionale nell'ambito dell'Unione europea.
- 35 Orbene, come emerge dalla decisione di rinvio, la Wucher ricade nella nozione di «vettore aereo comunitario» cui si applica il regolamento n. 2027/97, considerato che la Wucher è un vettore aereo, titolare di valida licenza di esercizio rilasciata dalla Repubblica d'Austria, conformemente alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei (GU L 240, pag. 1).
- 36 Occorre quindi verificare se nel procedimento principale ricorrano gli altri requisiti ai fini dell'applicazione della Convenzione di Montreal. A tal riguardo occorre accertare se il sig. Santer ricada nella nozione di «passeggero» ai sensi di tale Convenzione, il che implica la verifica se lo scopo del volo oggetto del procedimento principale fosse il «trasporto di passeggeri» ai sensi della Convenzione medesima.
- 37 A tal fine, si deve rilevare che è ben vero che, ai sensi dell'articolo 3, paragrafi 1 e 2, della Convenzione di Montreal, lo status di «passeggero» ai sensi della Convenzione stessa è connesso al rilascio di un titolo di trasporto individuale o collettivo, il cui contenuto è definito al menzionato paragrafo 1 ovvero, alternativamente, da altro tipo di documento di pari contenuto.
- 38 Tuttavia, dall'articolo 3, paragrafo 5, della Convenzione medesima risulta parimenti che l'inosservanza delle disposizioni che precedono detto paragrafo 5 non pregiudica né l'esistenza né la validità del contratto di trasporto, il quale resterà comunque soggetto alle norme della Convenzione stessa, ivi comprese quelle concernenti la limitazione della responsabilità.
- 39 Conseguentemente, laddove esista un contratto di trasporto e ricorrano tutti gli altri requisiti di applicazione di tale Convenzione, questa troverà applicazione, a prescindere dalla forma del contratto di trasporto.
- 40 Orbene, dalla decisione di rinvio emerge che il sig. Santer, dipendente della Ötztaler, nella sua qualità di membro del comitato valanghe, responsabile per la sicurezza nella zona dei ghiacciai e delle piste da sci, eseguiva le operazioni di distacco delle valanghe nell'ambito della propria attività lavorativa quotidiana. Inoltre, proprio su base contrattuale la Wucher trasportava il sig. Santer e gli altri dipendenti della Ötztaler dal luogo di decollo dell'elicottero verso i luoghi in cui occorreva procedere al distacco delle valanghe, per poi riportarli indietro al luogo del decollo medesimo.
- 41 Ne consegue che lo scopo del volo oggetto del procedimento principale era costituito dal trasporto dei dipendenti della Ötztaler sui luoghi in cui questi erano tenuti a svolgere la loro attività lavorativa quotidiana.

42 Dalle suesposte considerazioni risulta che l'articolo 17 della Convenzione di Montreal dev'essere interpretato nel senso che una persona ricompresa nella nozione di «passeggero», ai sensi dell'articolo 3, lettera g), del regolamento n. 785/2004, ricade parimenti nella nozione di «passeggero» ai sensi dell'articolo 17 della Convenzione medesima, laddove tale persona sia stata trasportata sulla base di un «contratto di trasporto» ai sensi dell'articolo 3 della Convenzione stessa.

### **Sulle spese**

43 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 3, lettera 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, dev'essere interpretato nel senso che l'occupante di un elicottero detenuto da un vettore aereo comunitario, trasportato sulla base di un contratto concluso tra il suo datore di lavoro e il vettore aereo medesimo ai fini dell'effettuazione di un compito particolare, come quello oggetto del procedimento principale, costituisce un «passeggero» ai sensi della disposizione stessa.**
- 2) **L'articolo 17 della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, sottoscritta dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 sulla base dell'articolo 300, paragrafo 2, CE e approvata a nome della medesima con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, deve essere interpretato nel senso che una persona ricompresa nella nozione di «passeggero», ai sensi dell'articolo 3, lettera g), del regolamento n. 785/2004, ricade parimenti nella nozione di «passeggero» ai sensi dell'articolo 17 della Convenzione medesima, laddove tale persona sia stata trasportata sulla base di un «contratto di trasporto» ai sensi dell'articolo 3 della Convenzione stessa.**

Firme