

Lesioni personali ad un passeggero durante il volo. La Corte di Giustizia si pronuncia sulla nozione di “incidente” ai sensi della Convenzione di Montreal



15/01/2020



TRASPORTI E LOGISTICA, CONTENZIOSO, PROSPETTIVE,

Roberto A. Jacchia
Marco Stillo

In data 19 dicembre 2019, la Corte di Giustizia si è pronunciata nella Causa C-532/18, *GN c. ZU*, sull'interpretazione dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal¹. La domanda era stata presentata nell'ambito di una controversia tra GN, minore in persona del padre HM, suo legale rappresentante, e ZU, nella sua qualità di liquidatore della società di trasporto

aereo *Niki Luftfahrt GmbH* (“Niki Luftfahrt”) in merito alla domanda di risarcimento del danno proposta da GN a seguito di ustioni subite durante un volo operato dalla Niki Luftfahrt.

Nel 2015, durante un volo che collegava Maiorca (Spagna) a Vienna (Austria), ad HM era stato servito un bicchiere di caffè caldo che, una volta posto sul tavolino pieghevole dinanzi al medesimo, si era rovesciato sulla coscia destra e sul petto

¹ Decisione del Consiglio, del 5 aprile 2001, relativa alla conclusione da parte della Comunità europea della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo (convenzione di Montreal) - Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, GU L 194 del 18.07.2001.

della figlia GN, seduta lì accanto, causandole ustioni di secondo grado. GN, in persona del padre, aveva proposto una domanda ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1², della Convenzione di Montreal per ottenere dal vettore (all'epoca divenuto insolvente) la condanna al risarcimento del danno subito. La domanda era stata accolta dal *Landesgericht Korneuburg* (Tribunale del Land Korneuburg) sulla base dell'assunto che i danni causati a GN fossero riconducibili ad un incidente determinato da un evento inconsueto prodotto da un'azione esterna. Tuttavia, la sentenza di primo grado era stata riformata dall'*Oberlandesgericht Wien* (Tribunale Superiore del Land Vienna), secondo cui l'articolo 17 della Convenzione di Montreal ricomprenderebbe unicamente gli incidenti causati da un rischio inerente al trasporto aereo, nella specie non provato dalla ricorrente.

GN aveva allora proposto ricorso per cassazione dinanzi all'*Oberster Gerichtshof* (Corte suprema, austriaca; "giudice del rinvio") il quale, ritenendo necessaria un'interpretazione della Convenzione, aveva deciso di sospendere il procedimento e di chiedere alla Corte di Giustizia se, in sostanza, l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal debba essere interpretato nel senso che la nozione di "incidente" ricomprenda una situazione in cui un oggetto utilizzato per il servizio di bordo abbia causato lesioni personali ad un passeggero, senza che occorra acclarare se l'incidente sia derivato da un rischio inerente al trasporto aereo.

La Corte ha preliminarmente ricordato come la Convenzione di Montreal costituisca parte integrante dell'ordinamento dell'Unione³ e come le nozioni in essa contenute debbano essere oggetto di un'interpretazione uniforme e autonoma⁴. Per quanto riguarda, più particolarmente, la nozione di "incidente", poiché la stessa non forma oggetto di alcuna definizione nella Convenzione di Montreal occorre fare riferimento al suo senso comune nel contesto in cui si colloca, alla luce della Convenzione e delle finalità da essa perseguite.

La Convenzione di Montreal prevede un regime di responsabilità in larga misura oggettiva dei vettori aerei. Tale regime postula, tuttavia, un giusto equilibrio degli interessi⁵ di costoro e dei passeggeri⁶. Secondo la Corte, subordinare la responsabilità del vettore alla condizione che il danno sia dovuto alla concretizzazione di un rischio inerente al trasporto aereo ovvero all'esistenza di un nesso tra l'"incidente" e l'impiego o il movimento dell'aeromobile non è conforme né al senso comune della nozione d'"incidente", di cui all'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione, né agli obiettivi dalla medesima perseguiti. Restringere l'obbligo di risarcimento gravante sui vettori aerei ai soli incidenti connessi ad un rischio inerente al trasporto aereo, infatti, non risulta necessario per evitare l'imposizione di un onere risarcitorio eccessivo, in quanto è la Convenzione stessa a prevedere, in

² L'articolo 17 della Convenzione di Montreal, intitolato "Morte e lesione dei passeggeri - Danni ai bagagli", al paragrafo 1 dispone: "... 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..."

³ CGUE 12.04.2018, Causa C-258/16, *Finnair*, punti 19-20.

⁴ CGUE 07.11.2019, Causa C-213/18, *Guaitoli e a.*, punto 47.

⁵ Il quinto comma del Preambolo della Convenzione dispone: "... CONVINTI che l'azione collettiva degli Stati intesa all'ulteriore armonizzazione e codificazione di alcune norme che regolano il trasporto aereo internazionale per mezzo di una nuova convenzione rappresenti il mezzo più idoneo a realizzare il giusto equilibrio degli interessi..."

⁶ CGUE 06.05.2010, Causa C-63/09, *Walz*, punti 31 e 33; CGUE 22.11.2012, Causa C-410/11, *Espada Sánchez e a.*, punti 29-30.

talune ipotesi⁷, di esonerare il vettore dalla propria responsabilità o di limitare l'obbligo di risarcimento a lui incombente, garantendo allo stesso tempo ai passeggeri la possibilità di essere risarciti speditamente⁸.

Per questi motivi, la Corte ha statuito che:

“L'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di questa con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile

2001, dev'essere interpretato nel senso che la nozione d'«incidente», di cui alla disposizione medesima, ricomprende tutte le situazioni che si producono a bordo di un aeromobile nelle quali un oggetto impiegato per il servizio ai passeggeri abbia prodotto lesioni personali ad un passeggero, senza che occorra acclarare se tali situazioni risultino da un rischio inerente al trasporto aereo”.

⁷ L'articolo 20 della Convenzione, intitolato “Esonero”, dispone: “... Il vettore, qualora dimostri che la persona che chiede il risarcimento o il suo avente causa ha provocato il danno o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito o omissione, è esonerato in tutto o in parte dalle proprie responsabilità nei confronti dell'istante, nella misura in cui la negligenza o l'atto illecito o l'omissione ha provocato il danno o vi ha contribuito. Allorché la richiesta di risarcimento viene presentata da persona diversa dal passeggero, a motivo della morte o della lesione subita da quest'ultimo, il vettore è parimenti esonerato in tutto o in parte dalle sue responsabilità nella misura in cui dimostri che tale passeggero ha provocato il danno o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito o omissione. Questo articolo si applica a tutte le norme in tema di responsabilità contenute nella presente convenzione, compreso l'articolo 21, paragrafo 1...”.

⁸ CGUE 06.05.2010, Causa C-63/09, *Walz*, punti 34-36; CGUE 22.11.2012, Causa C-410/11, *Espada Sánchez e a.*, punto 30.



Roberto A. Jacchia

PARTNER

 r.jacchia@dejalex.com

 +39 02 72554.1

 Via San Paolo 7
20121 - Milano



Marco Stillo

ASSOCIATE

 m.stillo@dejalex.com

 +32 (0)26455670

 Chaussée de La Hulpe 187
1170 - Bruxelles

MILANO

Via San Paolo, 7 · 20121 Milano, Italia
T. +39 02 72554.1 · F. +39 02 72554.400
milan@dejalex.com

ROMA

Via Vincenzo Bellini, 24 · 00198 Roma, Italia
T. +39 06 809154.1 · F. +39 06 809154.44
rome@dejalex.com

BRUXELLES

Chaussée de La Hulpe 187 · 1170 Bruxelles, Belgique
T. +32 (0)26455670 · F. +32 (0)27420138
brussels@dejalex.com

MOSCOW

Ulitsa Bolshaya Ordynka 37/4 · 119017, Moscow, Russia
T. +7 495 792 54 92 · F. +7 495 792 54 93
moscow@dejalex.com