

Versione anonimizzata

Traduzione

C-70/20 – 1

Causa C-70/20

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

12 febbraio 2020

Giudice del rinvio:

Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria)

Data della decisione di rinvio:

30 gennaio 2020

Ricorrente in cassazione:

YL

Resistente in cassazione:

Altenrhein Luftfahrt GmbH

L'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria), ha pronunciato, nella causa tra YL, ricorrente, [Austria], [OMISSIS] e l'Altenrhein Luftfahrt GmbH, Aeroporto di Vienna [Austria] [OMISSIS], resistente, avente ad oggetto domanda di risarcimento del danno per EUR 68 858,00, oltre spese, nonché domanda di accertamento (valore della controversia: EUR 5 000,00), nel procedimento avviato per effetto di ricorso per cassazione (*Revision*) proposto dalla ricorrente avverso la sentenza del 29 aprile 2019 dell'Oberlandesgericht Wien (Tribunale superiore del Land di Vienna, Austria) in qualità di giudice d'appello [OMISSIS], recante conferma della sentenza del 23 gennaio 2019 dello Handelsgericht Wien (Tribunale commerciale di Vienna, Austria) [OMISSIS], [OMISSIS] ha pronunciato la seguente :

Ordinanza

I. Viene sottoposta alla Corte di giustizia dell'Unione europea, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, la seguente questione pregiudiziale: **[Or. 2]**

Se un atterraggio duro, ma pur sempre compreso nell'ambito del normale funzionamento dell'aeromobile, da cui derivino lesioni ad un passeggero, costituisca un evento ai sensi 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 e approvata a nome della medesima con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001.

II. [Sospensione del procedimento] [OMISSIS]

Motivazione:

1. Fatti:

Il 20 marzo 2014, la ricorrente era passeggera su un volo operato dalla resistente da Vienna a San Gallo/Altenrhein (Svizzera). Al momento dell'atterraggio il registratore di volo indicava un carico verticale di 1,8 g. Un atterraggio del genere può essere soggettivamente percepito come duro. Tuttavia, anche tenendo conto di una tolleranza nella misura, da un punto di vista aeronautico, esso rientrava (comunque) nell'ambito del normale funzionamento dell'aeromobile, che, secondo le specifiche del costruttore, può giungere fino ad un carico di 2 g. Non è stata accertata alcuna condotta colposa a carico del pilota. Dal punto di vista della tecnica di volo, in considerazione del contesto alpino in cui è ubicato l'aeroporto di San Gallo/Altenrhein, un atterraggio più duro risulta più sicuro di un atterraggio più morbido.

2. Argomenti e domande delle parti: **[Or. 3]**

La ricorrente sostiene di aver sofferto di un'ernia del disco al momento dell'atterraggio e chiede il risarcimento dei danni sulla base dell'articolo 17 della Convenzione di Montreal (in prosieguo: la «CM»). L'atterraggio «duro» costituirebbe un incidente (“evento”) ai sensi dell'articolo 17 della Convenzione.

La resistente obietta che l'atterraggio si sarebbe verificato nell'ambito del normale funzionamento dell'aeromobile. Si tratterebbe, quindi, di un evento tipico nel corso di un volo, non di un incidente (“evento”) quale previsto dall'articolo 17 della Convenzione.

3. Procedimento precedente:

Il giudice di primo grado respingeva la domanda. La responsabilità ai sensi dell'articolo 17 della Convenzione presupporrebbe un incidente (“evento”), che potrebbe ipotizzarsi unicamente in caso di «atterraggio eccezionalmente duro», il

che non si sarebbe verificato nella specie. Gli eventi tipici di un trasporto aereo, tra cui anche un atterraggio duro o una forte frenata, non darebbero luogo a responsabilità in quanto il passeggero (dovendosi evidentemente intendere: il passeggero medio) sarebbe al corrente di tali eventi e, dunque, in grado di prevederli.

Il giudice d'appello confermava tale decisione. Invero, anche un atterraggio duro potrebbe costituire, in via eccezionale, un incidente ai sensi dell'articolo 17 della CM. Ciò esigerebbe, tuttavia, che i valori limite indicati dal costruttore per il carico sul carrello e sugli elementi portanti siano superati in modo significativo. Un atterraggio ricompreso nel normale funzionamento dell'aeromobile - come nel caso di specie - escluderebbe l'ipotesi di un incidente.

L'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria) è chiamato a pronunciarsi sul ricorso per cassazione (Revision) proposto dalla ricorrente avverso tale sentenza, la quale insiste sulla sussistenza di un incidente con conseguente responsabilità della resistente. Se così fosse, l'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria) dovrebbe annullare le decisioni dei giudici di merito. In tal caso, [Or. 4] il giudice di primo grado dovrebbe stabilire se l'ernia del disco della ricorrente sia stata effettivamente causata dall'atterraggio. La questione non è stata ancora oggetto di esame, avendo i giudici di merito respinto già sull'*an* la domanda relativa all'accertamento della sussistenza di un incidente..

4. Fondamento normativo:

4.1. La responsabilità della resistente dev'essere valutata sulla base alla Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale (in prosieguo: la «Convenzione di Montreal» ovvero la «CM»). L'applicabilità di detta Convenzione deriva dal fatto che il luogo di partenza e il luogo di arrivo del volo erano situati in diversi Stati aderenti alla Convenzione (Austria, Svizzera), ragion per cui si è in presenza di un trasporto internazionale ai sensi dell'articolo 1 della CM.

4.2. La Convenzione di Montreal è stata sottoscritta dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome della medesima con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001. Essa costituisce (pertanto) parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione europea, per cui la Corte di giustizia dell'Unione europea è chiamata a pronunciarsi in via pregiudiziale sulla sua interpretazione (sentenza della Corte C-6/14, *Wucher Helicopter GmbH*).

4.3. L'interpretazione dell'articolo 17, paragrafo 1, della CM è controversa:

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.

In base a tale disposizione, il vettore risponde fino al limite massimo di responsabilità di cui all'articolo 21, paragrafo 1, della CM – che non è raggiunto dal *petitum* del presente ricorso – indipendentemente [Or. 5] dalla sua colpa, per cui egli può limitare la propria responsabilità solo eccependo il concorso di colpa ai sensi dell'articolo 20 della CM. L'articolo 17 della CM corrisponde nella sostanza all'articolo 17 della *Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale*, cosicché la giurisprudenza elaborata su tale ultima disposizione può continuare ad essere applicata a fini interpretativi.

5. Motivazione del rinvio pregiudiziale:

5.1 La condizione per la sussistenza della responsabilità ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della CM consiste in un danno alla persona (morte o lesioni personali) causato da un «incidente» (“evento”), la cui sussistenza dev'essere *conditio sine qua non* per il danno. È decisivo quindi l'accertamento di un «incidente». Tale nozione non è definita dalla Convenzione. Ci si chiede se ricomprenda un atterraggio «duro», il quale si mantenga tuttavia (pur sempre) nell'ambito dei parametri di «normale funzionamento». Ciò implica che il carico sul carrello di atterraggio e sugli elementi portanti resti al di sotto dei menzionati valori limite, al di sopra dei quali si rende necessaria un'ispezione tecnica dell'aeromobile secondo le indicazioni del costruttore. In tale contesto, questo Collegio intende per «duro» un atterraggio che – a differenza di un atterraggio «morbido» – non viene in gran parte assorbito dal carrello di atterraggio dell'aereo ed è chiaramente percepibile dal passeggero.

5.2. Nella sentenza C-532/18, *GN*, punto 34, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha affermato, che la nozione di «incidente» dev'essere intesa nel suo «senso comune». Si tratterebbe di un «evento involontario dannoso imprevisto» («*un évènement involontaire dommageable imprévu*»). Tale formulazione suggerirebbe che è rilevante la previsione dell'evento da parte del [Or. 6] passeggero («*imprévu*», non «*imprévisible*»). La Supreme Court degli Stati Uniti d'America si è pronunciata in termini analoghi a quelli della Corte di giustizia dell'Unione europea, intendendo per «incidente» un « », vale a dire un evento o un accadimento inatteso o insolito, esterno al passeggero (*Air France v. Saks* [1986], <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). Almeno secondo il menzionato tenore letterale («o») è sufficiente che l'evento sia stato inatteso, senza necessità che esso sia anche insolito. Le sentenze del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania), che si riferiscono (soltanto) al «carattere improvviso» dell'evento, sono coerenti con tale impostazione [OMISSIS].

Tali espressioni potrebbero essere intese nel senso che non sia rilevante l'oggettiva imprevedibilità o il carattere insolito dell'evento dannoso, ma solo il fatto che l'evento stesso abbia un'origine esterna, si sia verificato all'improvviso e il passeggero non lo prevedesse (v. *Lord Scott in House of Lords, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* [2005] UKHL 72, punto 14: «*It is*

important to bear in mind that the “unintended and unexpected” quality of the happening in question must mean “unintended and unexpected” from the viewpoint of the victim of the accident. It cannot be to the point that the happening was not unintended or unexpected by the perpetrator of it or by the person sought to be made responsible for its consequences. It is the injured passenger who must suffer the “accident” and it is from his perspective that the quality of the happening must be considered».

Pertanto, secondo tale interpretazione (estensiva), non costituirebbe incidente il caso in cui il danno sia stato causato dal [Or. 7] normale funzionamento dell'aeromobile, senza che si verifichi un evento improvviso e sorprendente per il passeggero. Ciò è quanto si verifica, segnatamente, nel caso in cui sia la normale pressione in cabina a causare danni (*Air France v. Saks*: perdita dell'udito; *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*: trombosi). Per contro, anche le turbolenze leggere o medie – che di per sé non sono né insolite né imprevedibili – potrebbero essere qualificate come incidenti nel caso in cui esse causino danni [OMISSIS]. Lo stesso dovrebbe valere anche per un atterraggio duro, il quale – come nella specie – si colloca (ancora) nell'ambito del normale funzionamento dell'aeromobile, ma si verifichi improvvisamente e inaspettatamente e (in base alle affermazioni della ricorrente, ancora da verificare) causi lesioni fisiche.

5.3. Per contro, soprattutto nella giurisprudenza francese assume rilevanza l'imprevedibilità dell'evento (Cour de cassation [OMISSIS]: «*évènement extérieur, soudain et imprévisible*»). Non dovrebbe dunque trattarsi unicamente di un evento originato da fattori esterni («*extérieur*»), improvviso («*soudain*») e inaspettato dal punto di vista del passeggero, ma anche di un evento imprevedibile («*imprévisible*»), vale a dire di un evento obiettivamente insolito. Ciò implicherebbe che i danni causati da eventi ricompresi nel funzionamento normale e prevedibile dell'aeromobile non possano essere risarciti (nello stesso senso l'avvocato generale *Saugmandsgaard*, causa C-532/18, paragrafo 44, il quale però interpreta in tal senso anche la giurisprudenza americana e tedesca). [Or. 8]

Un orientamento analogo è seguito anche dalla dottrina di lingua tedesca: gli eventi tipici, dovuti a ragioni operative e ammessi non potrebbero far sorgere la responsabilità [OMISSIS]. Un atterraggio duro dovrebbe quindi essere qualificato come incidente solo quando i valori limite indicati dal produttore per il carico sul carrello di atterraggio e sugli elementi portanti siano superati in modo significativo [OMISSIS].

In tal senso, il District Court for the Southern District of New York [OMISSIS] e il Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land di Düsseldorf, Germania) [OMISSIS] hanno escluso la responsabilità della compagnia aerea per un «atterraggio di routine» (District Court) o di un atterraggio «ancora ricompreso nell'ambito del normale» (Tribunale del Land)].

5.4. Tale ultima ipotesi si basa ovviamente sulla considerazione che gli eventi (pur sempre) ricompresi nel normale funzionamento di un aeromobile non

causano tipicamente lesioni personali, anche se si verificano improvvisamente e inaspettatamente. Ciò vale, in particolare, per gli atterraggi «duri» (v. *Truitt*, Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examinees Handbook, Journal of Air Law and Commerce [OMISSIS]: «... *airplanes are not as strong as people – meaning that if a hard landing did not hurt the airplane, it would not have been capable of harming occupants*»). Ove nondimeno si verifichi una lesione, sarà da ricondurre, di norma, ad una particolare predisposizione del passeggero, che si aggiunge all'evento nella concatenazione causale [Or. 9] del danno. Tale predisposizione non rientrerebbe quindi nell'area di rischio della compagnia aerea (in tal senso, in generale, l'avvocato generale *Saugmandsgaard*, causa C-532/18, paragrafo 44).

6. L'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria) propende, in linea di principio, per tale tesi. Sebbene, in base ad essa, siano i valori limite indicati dal costruttore dell'aeromobile a determinare indirettamente l'interpretazione della nozione di «incidente», essa raggiunge peraltro un equo temperamento tra gli interessi del passeggero e della compagnia aerea, impedendo che la responsabilità diventi illimitata (v. C-532/18, paragrafo 37) e presentando altresì il vantaggio della semplicità, proprio per il fatto di essere collegata a specifici valori limite. Tuttavia, per le ragioni suesposte, non si è in presenza di un *acte clair*. Pertanto, l'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria), in quanto giudice di ultimo grado, è tenuto a procedere al rinvio pregiudiziale.

II. [Aspetti procedurali] [OMISSIS]

[Firme] [OMISSIS]