

Versione anonimizzata

Traduzione

C-532/18 – 1

Causa C-532/18

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

14 agosto 2018

Giudice del rinvio:

Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria)

Data della decisione di rinvio:

26 giugno 2018

Ricorrente:

GN, rappresentata dal padre HM

Resistente:

ZU in qualità di curatore fallimentare della Niki Luftfahrt GmbH

REPUBBLICA D'AUSTRIA

OBERSTER GERICHTSHOF

[OMISSIS]

L'Oberster Gerichtshof (Corte suprema), in qualità di giudice della Revision (ricorso per cassazione) [OMISSIS] nella causa promossa dalla ricorrente GN, rappresentata dal padre HM, [OMISSIS] contro la resistente ZU, in qualità di curatore fallimentare della NIKI Luftfahrt GmbH, domiciliata in Vienna, Terzo distretto, [OMISSIS] avente ad oggetto EUR 8 500,00 oltre a spese di giustizia, e una domanda di accertamento (valore della causa: EUR 16 000,00), sulla Revision proposta dalla ricorrente avverso la sentenza dell'Oberlandesgericht Wien (Tribunale superiore del Land di Vienna), in qualità di giudice d'appello, del 30 agosto 2016, [OMISSIS] con la quale veniva modificata la sentenza interlocutoria e parziale del Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land di Korneuburg) del 15 dicembre 2015 [OMISSIS], ha adottato la seguente

Ordinanza

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

Se costituisca un «incidente» implicante la responsabilità del vettore ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, 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 (in prosieguo: la «Convenzione di Montreal» ovvero la «CM»)*, lo scivolamento e il rovesciamento, per motivi non precisati, di una tazza di caffè caldo appoggiata sul tavolino del sedile anteriore durante il volo di un aereo, a seguito dei quali un passeggero subisca ustioni.

II. Il procedimento è sospeso sino al deposito della pronuncia pregiudiziale della Corte di giustizia dell'Unione europea [OMISSIS].

Motivazione:

1. Fatti:

Nell'agosto 2015, la ricorrente, dell'età di sei anni al momento dei fatti, volava con la propria famiglia da Maiorca a Vienna su un aereo della compagnia aerea resistente, ora insolvente. Circa un'ora dopo la partenza, l'assistente di volo serviva le bevande, mentre la ricorrente sedeva al posto finestrino, appoggiata (in posizione piegata sopra il bracciolo sul sedile adiacente di suo padre) nella zona dei fianchi e del torace del padre. Il padre della ricorrente prendeva un bicchiere di succo d'arancia e una tazza di carta (priva di coperchio) di caffè caldo appena preparato, poggiandola sul tavolino **[Or. 3]** fissato al sedile anteriore. In seguito, egli chiedeva ancora del latte. In quel momento l'assistente di volo si accorgeva che la tazza di caffè iniziava a scivolare, segnalandolo al padre, ma questi non poteva impedire che il bicchiere si rovesciasse, versando il contenuto sulla coscia destra e sul petto della ricorrente. Quest'ultima subiva quindi ustioni di secondo grado sul torace nella parte anteriore e centrale sinistra per un'estensione complessiva di circa il 2-4 % della superficie corporea. Non è stato possibile accertare se il tavolino avesse un difetto e fosse inclinato fin dall'inizio, né se la tazza di caffè fosse scivolata a causa di vibrazioni dell'aereo.

2. Argomenti e conclusioni delle parti:

A seguito della continuazione del procedimento sospeso a causa dell'apertura della procedura di insolvenza, la ricorrente chiede nei confronti del curatore fallimentare della compagnia aerea inizialmente resistente un risarcimento dei danni morali e un indennizzo per danno estetico per complessivi EUR 8 500,00 tramite escussione del diritto alla garanzia nei confronti dell'assicurazione di responsabilità civile della compagnia aerea, nonché l'accertamento della

responsabilità per le future conseguenze dell'incidente. La resistente sarebbe responsabile ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal (in prosieguo: la «CM»). In base a tale disposizione, il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero durante il volo.

La resistente eccepisce che la responsabilità di cui all'articolo 17 della CM verrebbe meno in caso di un incidente, in cui non sarebbe stato un evento improvviso e imprevisto a determinare la caduta della tazza di caffè e il rovesciamento della bevanda. Ove invece si ammetta la sussistenza di un incidente, esso non sarebbe stato causato dalla resistente ovvero dai suoi [Or. 4] dipendenti. In ogni caso non si sarebbe verificato alcun rischio tipico della navigazione aerea.

L'eccezione inizialmente sollevata dalla resistente per concorso di colpa della ricorrente non è più oggetto del procedimento.

3. Fasi anteriori del procedimento

Il giudice di primo grado constatava che la richiesta di pagamento era giustificata nel merito. A suo avviso, il fatto che la tazza fosse caduta e che il liquido caldo si fosse versato sulla ricorrente deve essere considerato un incidente ai sensi dell'articolo 17 della CM, in quanto esso sarebbe riconducibile ad un evento inconsueto prodotto dall'esterno. A tal proposito, si sarebbe altresì verificato un rischio tipico della navigazione aerea, in quanto un aeromobile assume diverse inclinazioni per motivi funzionali, il che (in generale) può causare lo scivolamento di oggetti posti su una superficie orizzontale dell'aeromobile senza la necessità di una speciale manovra di volo. Non emergerebbe alcuna colpa della resistente, perché il servizio di bevande calde senza coperchio rappresenta una pratica comune e socialmente adeguata.

Il giudice d'appello respingeva il ricorso. Secondo tale giudice, solo gli incidenti causati da un rischio tipico della navigazione aerea rientrerebbero nel campo di applicazione dell'articolo 17, paragrafo 1, della CM. La ricorrente sarebbe tenuta a fornirne prova. Dato che la causa del rovesciamento della tazza non avrebbe potuto essere chiarita, la ricorrente non sarebbe riuscita a fornire detta prova. La responsabilità della resistente ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della CM è pertanto esclusa.

Avverso tale sentenza è proposta la Revision (ricorso per cassazione) della ricorrente con la richiesta di ripristinare la sentenza di primo grado.

4. Fondamenti giuridici: [Or. 5]

4.1. La responsabilità della resistente deve essere valutata in 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 parti (Spagna, Austria), cosicché si tratta 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*, punto 33 con ulteriori riferimenti).

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 dalla sua colpa, per cui egli può limitare la propria responsabilità solo eccependo il concorso di colpa ai sensi dell'articolo 20 della CM, che non è più pertinente in questo caso.

5. Motivazione del rinvio: [Or. 6]

5.1. La condizione per la sussistenza della responsabilità ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della CM è costituita da un danno alla persona (morte o lesioni personali) causato da un «incidente»; l'evento dell'incidente deve essere una *conditio sine qua non* per il danno [OMISSIS]. Pertanto, in base al testo della Convenzione, è decisiva l'esistenza di un «incidente».

Né la CM, né la precedente Convenzione di Varsavia (in prosieguo: la «CV») contengono una definizione di tale nozione. Secondo la giurisprudenza sviluppata in relazione alla Convenzione di Varsavia, si tratta al riguardo di un evento improvviso derivante da un fattore esterno che uccide o ferisce il viaggiatore. L'interessato subisce un danno inatteso alla propria persona [OMISSIS].

5.2. Nel presente caso, la ricorrente ha subito lesioni personali, in quanto una tazza contenente caffè caldo posta dinanzi a lei si rovesciava durante il volo per una causa non suscettibile di accertamento. Ad avviso del giudice del rinvio, in ciò è riscontrabile in ogni caso un evento improvviso derivante da un fattore esterno, per effetto del quale la ricorrente ha subito un danno per lei inatteso. Ciò depone in senso favorevole all'applicabilità dell'articolo 17, paragrafo 1, della CM.

5.3. È tuttavia controverso se la nozione di incidente, e pertanto la responsabilità, debbano essere circoscritti ai casi nei quali si verificherebbe un rischio tipico per la navigazione aerea.

5.3.1 L'esigenza di un siffatto requisito (aggiuntivo) viene sostenuta, in particolare, dalla maggior parte della dottrina e giurisprudenza tedesca [OMISSIS]. [Or. 7] Anche secondo tale tesi, non si deve trattare di rischi e pericoli straordinari e che non possano verificarsi in nessun altro ambito se non nel trasporto aereo; è in ogni caso sufficiente che si verifichi un rischio derivante dalle condizioni tipiche o dallo stato di un aeromobile oppure da un dispositivo tecnico impiegato nelle operazioni di imbarco o sbarco [OMISSIS]. Alle condizioni e allo stato di un aeromobile va equiparato anche il suo funzionamento (dunque, ad esempio, gli effetti dei cambiamenti di altitudine o di velocità). Il motivo addotto a tal riguardo era che non sarebbe auspicabile il trasferimento sul vettore aereo del rischio generale di morte che ogni essere umano deve sopportare, né ciò potrebbe corrispondere all'intenzione degli Stati contraenti della CM [OMISSIS].

Tale tesi implica però una significativa incertezza giuridica. Sebbene il Bundesgerichtshof tedesco (Corte federale di giustizia) [OMISSIS] non richieda (più) il verificarsi di un rischio che si manifesti esclusivamente nell'ambito della navigazione aerea, e ritenga sufficiente una situazione di pericolo, si pone tuttavia la questione dell'onere della prova: secondo i principi generali, ciascuna parte deve dimostrare i fatti favorevoli alla propria posizione giuridica. Pertanto, l'onere della prova relativa al verificarsi di un rischio tipico della navigazione aerea ricadrebbe sulla parte lesa. Nel caso di specie [Or. 8] ciò dovrebbe portare al rigetto del ricorso in ragione dell'impossibilità di chiarire la causa dell'incidente.

5.3.2. Secondo un'altra opinione non è rilevante, invece, che si sia verificato un rischio tipico della navigazione aerea. I sostenitori di tale punto di vista fanno riferimento, in particolare, al tenore letterale dell'articolo 17, paragrafo 1, della CM, che non contempla un siffatto requisito; anche nella fase di elaborazione della Convenzione, tale restrizione non è stata accolta [OMISSIS]. Inoltre, ove venisse riconosciuto detto requisito, almeno in base ad un'interpretazione restrittiva - che, tuttavia, non è più sostenuta in modo così netto dal Bundesgerichtshof tedesco (Corte federale di giustizia) (v. *supra* sub 5.3.1.) - quasi tutti gli eventi dannosi sarebbero esclusi dal regime di responsabilità di cui all'articolo 17, paragrafo 1, della CM, perché (a prescindere dalla caduta dell'aeromobile) essi potrebbero verificarsi quanto meno in forma analoga anche in altri situazioni della vita [OMISSIS]. In tal modo, la norma in materia di responsabilità rischierebbe di essere vanificata. In ogni caso, non vi è motivo di temere una responsabilità illimitata, in quanto il trasportatore potrebbe in ogni caso esonerarsi in tutto o in parte dalla responsabilità, dimostrando il concorso di colpa del danneggiato ai sensi dell'articolo 20 della CM.

Partendo da detto assunto, parte della dottrina ritiene che il rovesciamento di bevande o cibi caldi sul corpo di un passeggero costituisca un incidente per le cui

conseguenze il vettore è senza dubbio tenuto a rispondere [OMISSIS]. La responsabilità della resistente dovrebbe pertanto essere riconosciuta nel caso di specie.

6. Tali ultime considerazioni sono, in linea di principio, convincenti. **[Or. 9]**

A prescindere dal tenore letterale dell'articolo 17, paragrafo 1 della CM, il quale menziona solo un «incidente» come motivo di responsabilità, ma non anche il verificarsi di un rischio tipico della navigazione aerea, occorre anzitutto tener conto dell'articolo 29 della CM: in base a detta disposizione, nel trasporto di passeggeri, bagaglio e merci,

«ogni azione di risarcimento per danni promossa a qualsiasi titolo in base alla presente convenzione o in base a un contratto o ad atto illecito o per qualsiasi altra causa, può essere esercitata unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente convenzione, (...)».

Tale disposizione mira a creare un regime uniforme di responsabilità, il quale renda superfluo il ricorso al diritto nazionale [v. paragrafo 5 del preambolo della CM: «(...) all'ulteriore armonizzazione e codificazione (...)»]. Ciò preclude un'interpretazione restrittiva dell'articolo 17, paragrafo 1, della CM. Infatti, una tale interpretazione non consentirebbe in ogni caso di risarcire i danni che non siano dovuti al verificarsi di un rischio tipico della navigazione aerea, anche se imputabili all'equipaggio del vettore. La normativa di cui alla Convenzione di Montreal differisce quindi da quella della Convenzione di Varsavia (in prosieguo: la «CV»). Infatti, l'articolo 24 della CV, corrispondente all'articolo 29 della CM, non escludeva in generale l'applicazione del diritto nazionale, ma (per quanto rileva nel caso di specie) solo «nei casi previsti dall'articolo 17». In caso di interpretazione restrittiva della disposizione da ultimo menzionata, era possibile un ricorso al diritto nazionale in altre fattispecie non rientranti tra i «casi previsti dall'articolo 17» [OMISSIS]. Ciò è ora escluso dall'articolo 29 della CM. **[Or. 10]**

Quanto premesso depono in senso favorevole al fatto che, alla luce del tenore letterale dell'articolo 17 della CM, sarebbe sufficiente la sola esistenza di un incidente e non sarebbe necessaria la sussistenza del requisito (ulteriore) del verificarsi di un rischio tipico della navigazione aerea. Tuttavia, come soluzione intermedia, si potrebbe anche osservare che, sebbene un incidente occorso a bordo oppure a seguito dell'uso dei dispositivi di imbarco e sbarco possa di per sé dar luogo a responsabilità, il vettore può tuttavia liberarsene se dimostra che nel caso specifico non vi è alcuna relazione con il funzionamento o le condizioni dell'aeromobile. Pertanto, sarebbero esclusi dalla responsabilità, in particolare, i casi in cui un incidente sia dovuto esclusivamente alla condotta di un terzo, non collegata alle condizioni e al funzionamento dell'aeromobile. Nel caso di specie, tale tesi comporterebbe del pari il riconoscimento della responsabilità della resistente, in quanto non è stato possibile chiarire la causa dell'incidente.

7. In ogni caso, non vi è un *acte clair* per quanto riguarda l'interpretazione dell'articolo 17 della CM. Pertanto, l'Oberster Gerichtshof (Corte suprema), in quanto giudice di ultima istanza, è obbligato al rinvio pregiudiziale.

II. Il procedimento di Revision è sospeso fino alla decisione della Corte di giustizia dell'Unione europea.

[OMISSIS]

DOCUMENTO DI LAVORO