

Causa C-589/20

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

10 novembre 2020

Giudice del rinvio:

Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria)

Data della decisione di rinvio:

15 settembre 2020

Ricorrente in primo grado e in appello:

JR

Resistente in primo grado e in appello:

Austrian Airlines AG

REPUBBLICA D'AUSTRIA

Landesgericht Korneuburg

[OMISSIS]

Il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria) in qualità di giudice d'appello, [OMISSIS] nella causa tra JR, [OMISSIS] ricorrente, [OMISSIS] e la **Austrian Airlines AG**, [OMISSIS] Vienna-Aeroporto, resistente, [OMISSIS] avente ad oggetto la somma di **EUR 4 675**, oltre interessi, nell'appello proposto dal ricorrente avverso la sentenza del Bezirksgerichts Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Austria) del 15 marzo 2020, [OMISSIS], ha pronunciato, a porte chiuse, la seguente

O r d i n a n z a

I. Le seguenti **questioni pregiudiziali** sono sottoposte alla Corte di giustizia dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 267 TFUE:

1. Se 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 per conto di

questa con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, debba essere interpretato nel senso **che la nozione di [Or. 2] «evento[incidente]» ai sensi della disposizione medesima ricomprenda la fattispecie in cui un passeggero, al momento dello sbarco, cada – senza apparente motivo – sull’ultimo terzo della scaletta mobile, riportando lesioni personali, ove tali lesioni non siano state causate da un oggetto utilizzato per il servizio ai passeggeri ai sensi della sentenza della Corte di giustizia dell’Unione europea del 19 dicembre 2019, C-532/18, e la scaletta non presenti alcun difetto strutturale, né sia, in particolare, sdruciolevole.**

2. Se l’articolo 20 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 per conto di questa con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, debba essere interpretato nel senso **l’eventuale responsabilità del vettore aereo resti completamente esclusa, qualora ricorrano circostanze come quelle descritte al punto 1 e il passeggero non si sia sorretto al corrimano della scaletta al momento della caduta.**

II. [OMISSIS] [Sospensione]

M o t i v a z i o n e

La ricorrente concludeva un contratto di trasporto aereo con la resistente. Il 30 maggio 2019 viaggiava da Salonicco a Vienna insieme con il marito AK e il figlio di due anni [OMISSIS]. Il volo era operato dalla resistente. **[Or. 3]**

Al momento dello sbarco la ricorrente attendeva, unitamente alla propria famiglia, l’uscita degli altri passeggeri, essendo tra gli ultimi a lasciare l’aereo. Per consentire lo sbarco veniva posizionata una scaletta mobile sia nella parte posteriore sia nella parte anteriore dell’aereo. La ricorrente e la propria famiglia utilizzavano la scaletta anteriore per scendere. Prima di loro, circa 60 passeggeri avevano utilizzato la scaletta per lo sbarco, nessuno dei quali era scivolato o si era lamentato della scivolosità della scaletta stessa.

La scaletta collocata nella parte anteriore era di metallo e sprovvista di copertura. La superficie di calpestio era in lamiera scanalata e sufficientemente ampia da consentire a due persone di scendere contemporaneamente l’una accanto all’altra. La scaletta era dotata di corrimano su entrambi i lati, si trovava in perfette condizioni e non presentava difetti o danni. La superficie di calpestio, pur essendo umida per la pioggia caduta in precedenza, non era sdruciolevole. Al momento dello sbarco non pioveva. La superficie di calpestio non presentava tracce di olio o di grasso, né era visibilmente sporca. Solo sugli ultimi tre gradini si trovavano alcune macchie isolate di consistenza ignota. Non è stato tantomeno accertata la presenza di gomma da masticare attaccata alla superficie di calpestio né risulta che le macchie più piccole fossero viscidie. La parte superiore scanalata della superficie di calpestio garantisce particolari proprietà antiscivolo. Tali scalette

vengono abitualmente utilizzate nell'aeroporto di Vienna-Schwechat, nel quale non sono invece disponibili scalette provviste di copertura. Le apparecchiature sono certificate e sottoposte a collaudo TÜV [Or. 4]

Il primo ad uscire dall'aeromobile è stato AK, il quale reggeva in ciascuna mano un trolley. La ricorrente reggeva la propria borsa con la mano destra e teneva il figlio con il braccio sinistro. Nell'ultimo terzo della scaletta AK quasi cadeva, riuscendo peraltro ad evitare la caduta. La ricorrente, pur accorgendosi di quanto avvenuto, cadeva subito dopo nello stesso punto in cui il marito era quasi caduto, battendo con l'avambraccio sinistro sulla sporgenza della scaletta. Né AK né la ricorrente avevano utilizzato il corrimano. Per effetto della caduta, la ricorrente subiva una frattura dell'avambraccio sinistro e un ematoma al fondoschiena. Non è stato possibile accertare il motivo per cui la ricorrente è caduta.

La **ricorrente** chiede il pagamento di EUR 4 675, oltre il 4% di interessi a decorrere dal 10 agosto 2019, sostenendo, in sostanza, che la scaletta era talmente liscia che il marito era già scivolato e quindi caduto dopo alcuni gradini, non riportando peraltro alcuna lesione. Essendosi accorta di quanto avvenuto, la ricorrente avrebbe preso in braccio il figlio di due anni per non farlo scivolare e sarebbe quindi scesa con molta prudenza. Nondimeno, ella sarebbe scivolata alla stessa altezza o sullo stesso gradino su cui era scivolato il marito in precedenza. La scaletta messa a disposizione dalla resistente non sarebbe stata in alcun modo conforme all'obbligo, assunto dalla resistente medesima per contratto, di proteggere i passeggeri e di garantire la necessaria prevenzione dei rischi, in quanto la ricorrente sarebbe ugualmente scivolata nonostante l'adozione di particolare prudenza. La resistente avrebbe messo a disposizione, a dispetto delle condizioni atmosferiche umide con pioviggine, una scaletta sprovvista di copertura, con [Or. 5] un maggior rischio di scivolamento a causa dell'umidità. Inoltre, il gradino sul quale la ricorrente era scivolata avrebbe presentato tracce di olio o di grasso. A seguito della conclusione di un contratto di trasporto, sorgerebbe, a carico del gestore di un mezzo di trasporto, un obbligo accessorio di garantire la sicurezza dei passeggeri e di preservare la loro integrità fisica. Secondo costante giurisprudenza, i doveri di protezione e di diligenza di cui trattasi riguardano anche il mantenimento delle entrate o delle uscite dei mezzi di trasporto in condizioni tali da consentire ai passeggeri di utilizzarle senza rischi. La resistente non avrebbe ottemperato a tali obblighi. Sarebbe in linea con gli standard usuali adottati per gli sbarchi effettuati all'aperto la predisposizione di scalette provviste di coperture e, in ogni caso, prive di tracce di grasso e non sdruciolevoli. La resistente sarebbe pertanto responsabile, per qualsivoglia motivo giuridico, del danno arrecato e dovrebbe dimostrare l'asserita assenza di colpa ai sensi dell'articolo 1298 dell'Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (codice civile generale austriaco; in prosieguo: lo «ABGB»). La ricorrente chiede congruo risarcimento dei danni morali nella misura di EUR 3 500, il rimborso delle spese di aiuto domestico di 75 ore complessive per un importo pari a EUR 15 ciascuna, per un totale di EUR 1 125, oltre a EUR 50 per le spese.

La **resistente** contesta la domanda avversaria, chiedendo il rigetto del ricorso e sostenendo, in sintesi, che la superficie di calpestio delle scalette sarebbe perforata o scanalata, per cui l'acqua eventualmente presente potrebbe defluire rapidamente e l'asciugatura di detta superficie sarebbe assicurata in tempi pressoché immediati. Il rischio di scivolamento si ridurrebbe utilizzando scalette del genere. Le scalette e la superficie di calpestio sarebbero state in perfette condizioni tecniche [Or. 6] e non sarebbero sdruciolevoli. Non potrebbe essere contestata alla resistente né la violazione degli obblighi contrattuali di protezione o di diligenza, né la responsabilità per fatto illecito. Né la resistente né l'aeroporto di Vienna avrebbero agito in modo colpevole o illegittimo. In ogni caso, la ricorrente avrebbe dovuto utilizzare i corrimano posti sulla scaletta, soprattutto dopo essersi accorta che suo marito era sul punto di cadere. Né potrebbe escludersi che la caduta fosse avvenuta proprio perché teneva suo figlio in braccio oppure per mano. La resistente non avrebbe peraltro violato alcun obbligo contrattuale accessorio. La scaletta avrebbe potuto essere utilizzata senza alcun rischio dalla ricorrente. Quest'ultima avrebbe rifiutato ulteriori cure tempestive in un ospedale vicino, nonostante le disposizioni e i consigli del medico, facendo invece ritorno a Linz, dove, a quanto pare, non sarebbe stata sottoposta a trattamento medico fino alla tarda serata del 30 maggio 2019. Sarebbe ipotizzabile che le lesioni subite dalla ricorrente, a causa del ritardo nel trattamento, si siano aggravate o si siano manifestate solo nell'intensità lamentata. La ricorrente avrebbe così violato l'obbligo di ridurre al massimo i danni.

Con la **sentenza** impugnata il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Germania), adito in primo grado, respingeva il ricorso *in toto*. Sulla base dei fatti accertati e richiamati in premessa, perveniva alla conclusione, in punto di diritto, che, ai sensi dell'articolo 1295, paragrafo 1, dell'ABGB, l'illegittimità può derivare dalla violazione di un obbligo contrattuale o extracontrattuale. Ai fini della determinazione degli obblighi contrattuali sarebbe decisivo [Or. 7] lo specifico accordo. È illegittimo l'inadempimento degli obblighi principali come di quelli accessori (protezione, diligenza, informazione). La conclusione di un contratto di trasporto aereo fa sorgere un obbligo contrattuale, a carico dei gestori di un vettore aereo, volto a garantire la sicurezza dei passeggeri. Detto obbligo contrattuale accessorio comprenderebbe anche la garanzia che i passeggeri possano imbarcarsi e scendere dall'aeromobile senza rischi. Tuttavia, secondo costante giurisprudenza, gli obblighi di garantire la prevenzione dei rischi non devono essere talmente estesi da comportare in pratica una responsabilità oggettiva, che non è prevista dalla legge. Il soggetto tenuto alla prevenzione dei rischi deve quindi adottare solo le misure ragionevoli secondo gli usi. In ogni caso, con l'utilizzazione di superfici specificamente antiscivolo si sarebbe tenuto conto in misura sufficiente della prevenzione delle lesioni degli utenti. Non occorrerebbe la predisposizione di una scaletta provvista di copertura. La resistente non avrebbe quindi violato l'obbligo di garantire la prevenzione dei rischi. A prescindere da quanto premesso, occorrerebbe fare attenzione a dove porre i propri piedi. La ricorrente, pur essendosi accorta, prima della caduta, del fatto che il marito fosse quasi caduto nel punto in questione, non avrebbe evidentemente adottato alcuna precauzione per evitare la propria caduta. Sarebbe

stato ragionevole fermarsi e utilizzare il corrimano. Le sarebbe stato altresì possibile chiedere l'aiuto del marito. La mancata utilizzazione del corrimano, in presenza di un rischio conosciuto, deve considerarsi ascrivibile prevalentemente a colpa propria. **[Or. 8]**

Avverso tale sentenza la ricorrente ha proposto **appello** dinanzi a questo Collegio, chiedendo di riformare la sentenza impugnata con accoglimento in toto della propria domanda, sostenendo, in sostanza, che la responsabilità della resistente deriverebbe dal semplice fatto di non aver impiegato scalette provviste di copertura. La resistente non avrebbe dedotto la prova dell'esonero ad essa incombente. La ricorrente non sarebbe stata tenuta a prevedere che la scaletta fosse così sdruciolevole da causarne la caduta nonostante un incedere particolarmente cauto. Non sussisterebbe pertanto alcun elemento per ravvisare un concorso di colpa.

Nella propria **memoria di replica**, la resistente sostiene, invece, in sostanza, che non fosse esigibile la predisposizione di una scaletta provvista di copertura. Con l'utilizzazione di una scaletta scoperta, la resistente non avrebbe violato l'obbligo di garantire la prevenzione dei rischi. Obblighi del genere non dovrebbero essere eccessivi, bensì limitarsi ad una misura ragionevole.

Questo Collegio, in qualità di giudice d'appello, è chiamato a pronunciarsi sulle domande della ricorrente in secondo e ultimo grado.

[Aspetti processuali] [OMISSIS] **[Or. 9]** [OMISSIS]

[OMISSIS]

Quanto alle **questioni pregiudiziali**, occorre rilevare, in primo luogo, che sia il giudice di primo grado sia le parti nella presente causa hanno omesso di considerare il fatto che la responsabilità della resistente debba essere valutata in base alla Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (Convenzione di Montreal; in prosieguo: la «Convenzione»). L'applicabilità di tale Convenzione deriva dal fatto che il punto di partenza e la **[Or. 10]** destinazione del volo si trovavano in diversi Stati contraenti (Grecia, Austria), cosicché sussiste un trasporto internazionale ai sensi dell'articolo 1 della Convenzione.

La Convenzione di Montreal è stata firmata dalla Comunità Europea il 9 dicembre 1999 e approvata per conto di questa con decisione 2001/539/CE del Consiglio del 5 aprile 2001. Essa è (quindi) parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione, per cui la Corte di giustizia dell'Unione europea è chiamata a pronunciarsi in via pregiudiziale sulla sua interpretazione (causa C-6/14, punto 33; [OMISSIS]).

Sulla prima questione:

Ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione, 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.

Ai sensi di tale disposizione, il vettore è responsabile fino al limite massimo di cui all'articolo 21, paragrafo 1, della Convenzione – che non è raggiunto dalla domanda della ricorrente – a prescindere dalla sua colpa, per cui esso può sollevare contro la propria responsabilità solo un'eccezione di concorso di colpa ai sensi dell'articolo 20 della Convenzione.

Il presupposto della responsabilità di cui all'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione è costituito dal danno alla persona (morte o lesione) causato da un «evento [incidente]»; detto evento deve costituire una *conditio sine qua non* per il danno. Secondo il tenore letterale della Convenzione, è quindi decisiva l'esistenza di un «evento [incidente]». Né la Convenzione, né la precedente Convenzione di Varsavia (in prosieguo: la «CV») contengono una definizione di tale nozione. Secondo la giurisprudenza sviluppata sulla Convenzione di Varsavia [Or. 11], si tratta di un evento improvviso derivante da un fattore esterno, che ha provocato la morte o la lesione del passeggero. L'interessato subisce in maniera inattesa un danno a suo carico [OMISSIS].

Nel caso di specie, la ricorrente ha subito lesioni in quanto, al momento dello sbarco, è caduta per una causa non accertabile nell'ultimo terzo della scaletta mobile che era in perfette condizioni. È dubbio se detto incidente possa rientrare nella nozione di «evento [incidente]» ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione.

Nella propria sentenza del 19 dicembre 2019 nella causa C-532/18, la Corte ha affermato quanto segue:

Considerato che la nozione d'«incidente» non è oggetto di alcuna definizione nella Convenzione, occorre fare riferimento al senso comune di tale nozione nel contesto in cui si colloca, alla luce dell'oggetto della Convenzione, nonché delle finalità da essa perseguite.

Il senso comunemente attribuito alla nozione di «incidente» è quello di evento involontario dannoso imprevisto.

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 non risulta [Or. 12] necessario per evitare l'imposizione, ai vettori aerei, di un onere risarcitorio eccessivo.

Infatti, tali vettori possono escludere o limitare la propria responsabilità (punti 34, 35, 41 e 42). Nel complesso, la Corte ha quindi concluso in detta sentenza che la nozione d'«incidente», di cui alla disposizione medesima (articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione), 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.

Secondo la disposizione dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione esposta in premessa, ciò deve pertanto valere anche per i fatti verificatisi – come nel caso in esame – al momento dell'imbarco o della discesa dall'aeromobile.

Tuttavia, i fatti in esame differiscono da quelli oggetto della sentenza C-532/18 in quanto la caduta e, quindi, la lesione subita dalla ricorrente nella presente causa, non è stata causata da un oggetto utilizzato per il servizio dei passeggeri, né peraltro ricorreva alcun motivo per imputare la responsabilità alla resistente, in particolare la presenza di difetti nella scaletta o la violazione degli obblighi di diligenza o di garantire la prevenzione dei rischi.

Sulla seconda questione:

L'articolo 20 della Convenzione prevede che il vettore è esonerato in tutto o in parte dalle proprie responsabilità nei confronti del passeggero qualora dimostri che quest'ultimo ha provocato il danno o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito o omissione. [Or. 13]

Nel caso di specie, la ricorrente – pur essendosi accorta della «quasi caduta» del marito – non si è mantenuta al corrimano esistente. Non le è stato quindi possibile evitare la caduta. In tal modo, la ricorrente stessa ha quindi quantomeno contribuito alla caduta. In considerazione del fatto che la scaletta era in perfette condizioni – e pertanto non presentava danni o difetti né era sdruciolevole – e che le lesioni subite dalla ricorrente non erano state causate da un oggetto utilizzato per il servizio ai passeggeri, conseguendone l'assenza di motivi per l'imputazione alla resistente (a prescindere dal fatto che la caduta sia avvenuta al momento dello sbarco) ovvero un loro carattere secondario rispetto al concorso di colpa della ricorrente, si pone altresì la questione se il concorso di colpa della ricorrente determini, ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione, un tale arretramento dell'eventuale responsabilità della resistente – cui non è imputabile alcuna negligenza né una violazione degli obblighi di garantire la prevenzione dei rischi – da farla svanire.

Dato che tali questioni – ad avviso di questo Collegio – non sono state ancora definitivamente chiarite dalla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, appare necessaria la loro sottoposizione in via pregiudiziale alla Corte medesima.

[OMISSIS]