

SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

19 dicembre 2019 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Convenzione di Montreal – Articolo 17, paragrafo 1 – Responsabilità dei vettori aerei in caso di incidente – Nozione di “incidente [evento]” – Aeromobile in volo – Rovesciamento d’un bicchiere di caffè posto sul tavolino di un sedile – Lesioni personali causate al passeggero»

Nella causa C-532/18,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dall’Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria), con decisione del 26 giugno 2018, pervenuta in cancelleria il 14 agosto 2018, nel procedimento

GN, in persona del suo legale rappresentante HM

contro

ZU, nella sua qualità di liquidatore della Niki Luftfahrt GmbH,

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta da M. Vilaras, presidente di sezione, S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe e N. Piçarra (relatore), giudici,

avvocato generale: H. Saugmandsgaard Øe

cancelliere: M. Krausenböck, amministratrice

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza del 19 giugno 2019,

considerate le osservazioni presentate:

- per GN, in persona del suo legale rappresentante HM, da G. Rößler, Rechtsanwalt;
- per ZU, nella sua qualità di liquidatore della Niki Luftfahrt GmbH, da U. Reisch, Rechtsanwältin;
- per il governo francese, da A.-L. Desjonquères e I. Cohen, in qualità di agenti;
- per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;
- per la Commissione europea, da G. Braun e N. Yerrell, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 26 settembre 2019,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione 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, 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 (GU 2001, L 194, pag. 38) (in prosieguo: la «Convenzione di Montreal»), entrata in vigore, per quanto attiene all'Unione europea, il 28 giugno 2004.

2 La domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia sorta tra GN, in persona del padre HM, suo legale rappresentante, e ZU, nella sua qualità di liquidatore della società di trasporto aereo 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.

Contesto normativo

Diritto internazionale

3 Al terzo comma del preambolo della Convenzione di Montreal, gli Stati aderenti riconoscono «l'importanza di tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione».

4 Il successivo quinto comma così recita:

«(...) 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 rappresenta il mezzo più idoneo a realizzare il giusto equilibrio degli interessi».

5 L'articolo 17, paragrafo 1, della convenzione medesima così dispone:

«Il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero per il fatto stesso che l'[incidente] 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».

6 A termini del successivo articolo 20:

«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».

7 A termini del successivo articolo 21:

«1. Per i danni di cui all'articolo 17, paragrafo 1, che non eccedano i 100 000 diritti speciali di prelievo per passeggero, il vettore non può escludere né limitare la propria responsabilità.

2. Il vettore non risponde dei danni di cui all'articolo 17, paragrafo 1 che eccedano i 100 000 diritti speciali di prelievo per passeggero qualora dimostri che:

- a) il danno non è dovuto a negligenza, atto illecito o omissione propria o dei propri dipendenti o incaricati oppure che
- b) il danno è dovuto esclusivamente a negligenza, atto illecito o omissione di terzi».

8 Il successivo articolo 29 così recita:

«Nel trasporto di passeggeri, bagagli 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, fatta salva la determinazione delle persone legittimate ad agire e dei loro rispettivi diritti. Tale azione non dà luogo ad alcuna riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio».

Diritto dell'Unione

9 A seguito della firma della Convenzione di Montreal, 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 1997, L 285, pag. 1), è stato modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002 (GU 2002, L 140, pag. 2; in prosieguo: il «regolamento n. 2027/97»).

10 I considerando 7 e 10 del regolamento n. 889/2002 così recitano:

«(7) Il presente regolamento e la convenzione di Montreal rafforzano la protezione dei passeggeri e dei loro aventi diritto e non possono essere interpretati nel senso di indebolire la loro protezione in relazione alla legislazione in vigore alla data di adozione del presente regolamento.

(...)

(10) Nel contesto di un sistema di trasporto aereo sicuro e moderno è opportuno un sistema di responsabilità illimitata in caso di decesso o lesioni dei passeggeri».

11 L'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento n° 2027/97 così dispone:

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

12 A termini 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».

Fatti del procedimento principale e questione pregiudiziale

13 Nel 2015, GN, la ricorrente, allora di 6 anni di età, viaggiava a bordo d'un aeromobile in compagnia del padre, HM, accanto al quale era seduta. Il volo, che collegava Maiorca (Spagna) a Vienna (Austria), era operato dal vettore Niki Luftfahrt.

- 14 Durante il volo, veniva servito a HM un bicchiere di caffè caldo, il quale, una volta posto sul tavolino dinanzi al medesimo, si rovesciava sulla coscia destra nonché sul petto di GN, causandole ustioni di secondo grado.
- 15 Non ha potuto essere appurato se il bicchiere di caffè si sia rovesciato a causa di un difetto del tavolino pieghevole sul quale era posto o per effetto delle vibrazioni dell'aereo.
- 16 La ricorrente, in persona del padre, suo legale rappresentante, proponeva domanda sulla base dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, diretta ad ottenere dal vettore, oramai in fallimento, la condanna al risarcimento del danno subito in misura stimata in EUR 8 500.
- 17 La resistente fa valere, in considerazione dell'assenza di un incidente, l'insussistenza della propria responsabilità in base alla menzionata disposizione. Infatti, nessun incidente improvviso ed inatteso avrebbe fatto sì che il bicchiere di caffè scivolasse e che il suo contenuto si rovesciasse. A suo parere, la nozione di «incidente», ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, esige il verificarsi di un rischio inerente al trasporto aereo, condizione che non ricorrerebbe nella specie.
- 18 Con sentenza del 15 dicembre 2015, il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria) accoglieva la domanda di risarcimento del danno della ricorrente, in base al rilievo che i danni causati a GN sarebbero riconducibili ad un incidente determinato da un evento inconsueto prodotto da un'azione esterna.
- 19 Il giudice medesimo riteneva che si fosse verificato un rischio inerente al trasporto aereo, essendo un aeromobile soggetto, nell'ambito del suo impiego, ad inclinazioni di grado variabile idonee a far sì che oggetti posti su una superficie orizzontale dell'aeromobile inizino a scivolare senza necessità di una specifica manovra. A suo avviso, non sussisterebbe colpa da parte della resistente, atteso che servire bevande calde in recipienti privi di coperchio costituirebbe una pratica abituale e socialmente adeguata.
- 20 Con sentenza del 30 agosto 2016, l'Oberlandesgericht Wien (Tribunale del Land, Vienna, Austria) riformava la sentenza di primo grado. A parere di detto giudice, l'articolo 17 della Convenzione di Montreal ricomprenderebbe unicamente gli incidenti causati da un rischio inerente al trasporto aereo senza che, nella specie, la ricorrente abbia potuto fornirne prova. Conseguentemente, la responsabilità della resistente resterebbe esclusa.
- 21 La ricorrente proponeva quindi ricorso per cassazione (*Revision*) dinanzi all'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria) al fine di far dichiarare la responsabilità del vettore e la fondatezza della propria domanda di risarcimento del danno subito.
- 22 A parere del giudice del rinvio, l'interpretazione dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal è controversa con riguardo alla questione se la nozione di «incidente», ai sensi di detta disposizione, sia ristretta ai casi in cui si realizzi un rischio inerente al trasporto aereo. Il giudice a quo richiama, a tal riguardo, due indirizzi interpretativi distinti.
- 23 Secondo un primo indirizzo, nella nozione di «incidente», ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, ricadrebbero unicamente le fattispecie in cui si sia realizzato un rischio inerente al trasporto aereo. In base a tale indirizzo, occorrerebbe che si materializzi un rischio derivante dal tipo, dallo stato o dalle condizioni di impiego dell'aeromobile, o di un dispositivo aeronautico utilizzato nelle operazioni d'imbarco o di sbarco. Ne conseguirebbe che gli incidenti, come quello oggetto del procedimento principale, che non presentino alcuna connessione

con l'attività di trasporto aereo e che potrebbero ben prodursi in altre circostanze non potrebbero far sorgere la responsabilità del vettore, il che risponderebbe all'intento degli Stati aderenti alla Convenzione di Montreal. In tal caso, l'onere della prova incomberebbe peraltro su colui che invochi il danno. Nella specie, tale indirizzo condurrebbe al rigetto della domanda proposta dalla ricorrente, considerato che non è risultato possibile appurare le cause dell'incidente.

24 Per contro, in base ad un secondo indirizzo, affinché sorga la responsabilità del vettore non sarebbe necessario che si realizzi un rischio inerente al trasporto aereo. Tale indirizzo si fonda sul tenore dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, che non detterebbe tale esigenza. Inoltre, riconoscere tale esigenza svuoterebbe di sostanza il regime di responsabilità previsto dalla disposizione de qua. Infatti, pressoché ogni danno, potendosi presentare in maniera analoga in altre circostanze della vita, resterebbe escluso. In ogni caso, non vi sarebbe motivo per temere, per effetto di tale indirizzo, una responsabilità illimitata del vettore aereo, potendo questi essere esonerato dalla propria responsabilità in caso di concorso di colpa della persona lesa, ai sensi dell'articolo 20 della Convenzione di Montreal.

25 A tal riguardo, il giudice del rinvio precisa che parte della dottrina qualifica come «incidente», ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, il rovesciamento di bevande o piatti caldi sul corpo del passeggero. Nella specie, tale indirizzo condurrebbe a riconoscere la responsabilità della resistente.

26 Il giudice del rinvio ipotizza parimenti, a titolo di «soluzione intermedia», un'interpretazione dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal secondo cui la responsabilità si fonderebbe sul solo fatto che un incidente si sia prodotto a bordo dell'aeromobile o nell'ambito dell'impiego di dispositivi d'imbarco o di sbarco, senza che occorra il concretizzarsi di un rischio inerente al trasporto aereo, ma facendo incombere sul vettore aereo, ai fini dell'esonero dalla responsabilità, l'onere della prova dell'assenza di connessione con l'impiego o con il tipo di aeromobile. Nella specie, tale indirizzo condurrebbe parimenti ad affermare la responsabilità della resistente, non avendo potuto essere individuate le cause dell'incidente.

27 Ciò premesso, l'Oberster Gerichtshof (Corte suprema) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se costituisca un “incidente” implicante la responsabilità del vettore ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della [Convenzione di Montreal] 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».

Sulla questione pregiudiziale

28 Con la questione pregiudiziale, il giudice del rinvio chiede, sostanzialmente, se l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal debba essere interpretato nel senso che la nozione di «incidente», di cui alla disposizione medesima, ricomprenda una situazione in cui un oggetto utilizzato per il servizio ai passeggeri abbia causato lesioni personali ad un passeggero, senza che occorra acclarare se l'incidente sia derivato da un rischio inerente al trasporto aereo.

29 In limine, si deve precisare che, per quanto riguarda la responsabilità dei vettori aerei attinente al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli nel territorio dell'Unione, il regolamento n. 2027/97, applicabile nella specie del procedimento principale, dà attuazione alle pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal. In particolare, dall'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento medesimo emerge che la responsabilità dei vettori aerei dell'Unione nei confronti

dei passeggeri e dei loro bagagli è disciplinata da tutte le disposizioni della Convenzione di Montreal relative a detta responsabilità (v., in tal senso, sentenza del 6 maggio 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punto 18).

30 Va precisato che la Convenzione di Montreal, in vigore, per quanto attiene all'Unione, dal 28 giugno 2004, costituisce, a decorrere da tale data, parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione e che, conseguentemente, la Corte è competente a pronunciarsi in via pregiudiziale sulla sua interpretazione (sentenza del 12 aprile 2018, Finnair C-258/16, EU:C:2018:252, punti 19 e 20 nonché la giurisprudenza citata).

31 A tal riguardo, l'articolo 31 della Convenzione di Vienna del 23 maggio 1969, sul diritto dei trattati (*Recueil des traités des Nations unies, vol. 1155, pag. 331*), che codifica il diritto internazionale consuetudinario, vincolante per l'Unione, precisa che un trattato dev'essere interpretato in buona fede, secondo il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto e alla luce del suo oggetto e del suo scopo (sentenza del 12 aprile 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punto 21 e giurisprudenza citata).

32 La Corte ha peraltro già avuto modo di rilevare che le nozioni contenute nella Convenzione di Montreal devono essere oggetto di un'interpretazione uniforme e autonoma, cosicché la Corte, quando interpreta tali nozioni in via pregiudiziale, deve tenere conto non dei differenti significati che possono essere stati attribuiti loro nel diritto interno degli Stati membri dell'Unione, bensì delle regole interpretative del diritto internazionale generale che s'impongono a quest'ultima (sentenza del 7 novembre 2019, Guaitoli e a., C-213/18, EU:C:2019:927, punto 47).

33 Nella specie, dal tenore dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal emerge che, affinché sorga la responsabilità del vettore, l'evento che ha causato la morte o le lesioni personali del passeggero dev'essere qualificato come «incidente» e che quest'ultimo deve essersi prodotto a bordo dell'aeromobile o nell'ambito di una qualsiasi delle operazioni d'imbarco o di sbarco.

34 Considerato che la nozione d'«incidente» non è oggetto di alcuna definizione nella Convenzione di Montreal, 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.

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

36 Conformemente al terzo comma del preambolo della Convenzione di Montreal, gli Stati aderenti alla Convenzione stessa, riconoscendo «l'importanza di tutelare l'interesse degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione», hanno peraltro deciso di prevedere un regime di responsabilità oggettiva dei vettori aerei. Tale regime implica, tuttavia, come emerge dal quinto comma del preambolo della Convenzione di Montreal, che sia preservato il «giusto equilibrio degli interessi», segnatamente degli interessi dei vettori aerei e dei passeggeri (v., in tal senso, sentenze del 6 maggio 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punti 31 e 33; nonché del 22 novembre 2012, Espada Sánchez e a., C-410/11, EU:C:2012:747, punti 29 e 30).

37 A tal riguardo, dai lavori preparatori che hanno condotto all'adozione della Convenzione di Montreal risulta che la nozione d'«incidente» è stata preferita, dalle parti contraenti, alla nozione di «evento», proposta nel progetto iniziale (v., segnatamente, il parere presentato dall'*International Union of Aviation Insurers*, DCW Doc No.28, 13 maggio 1999, nonché il rapporto del Rapporteur

on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System, C-WP/10576). La ragione è che il termine «evento» è stato considerato troppo ampio, comprendente tutte le circostanze e idoneo a far sorgere un contenzioso troppo abbondante.

38 Per contro, è stato deciso, a seguito di tale modifica terminologica, di eliminare l'ultima frase dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal secondo cui il vettore era esonerato dalla propria responsabilità nel caso in cui il decesso o le lesioni risultassero dallo stato di salute del passeggero. È stato, infatti, sostanzialmente ritenuto che il mantenimento di tale clausola d'esonero squilibrasse gli interessi in gioco, a detrimento del passeggero e che, in ogni caso, la Convenzione prevedesse già una clausola generale di esonero all'articolo 20.

39 È per tale motivo che, ai fini del mantenimento di tale equilibrio, la Convenzione di Montreal prevede, in talune ipotesi, di esonerare il vettore dalla propria responsabilità o di limitare l'obbligo di risarcimento ad esso incombente. Infatti, l'articolo 20 della Convenzione prevede che il vettore, laddove dimostri che il passeggero ha provocato il danno o vi ha contribuito per negligenza o altro atto o omissione, è esonerato in tutto o in parte dalle proprie responsabilità nei confronti del passeggero stesso. Dall'articolo 21, paragrafo 1, della Convenzione risulta peraltro che il vettore non può escludere né limitare la propria responsabilità per i danni di cui al precedente articolo 17, paragrafo 1, non eccedenti un determinato massimale di risarcimento. Solamente al di là di tale massimale il vettore aereo può escludere la propria responsabilità in base al paragrafo 2 del medesimo articolo 21, dimostrando che il danno non si è prodotto per propria colpa ovvero che si è prodotto unicamente per colpa di terzi.

40 Tali limiti consentono ai passeggeri d'essere risarciti agevolmente e rapidamente, senza peraltro imporre ai vettori aerei un onere risarcitorio molto gravoso, difficilmente individuabile e calcolabile, idoneo a compromettere, se non a paralizzare, la loro attività commerciale (v., in tal senso, sentenze del 6 maggio 2010, *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, punti da 34 a 36; nonché del 22 novembre 2012, *Espada Sánchez e a.*, C-410/11, EU:C:2012:747, punto 30).

41 Ne consegue che, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 60 delle conclusioni, 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 di Montreal, né agli obiettivi dalla medesima perseguiti.

42 Restringere l'obbligo di risarcimento gravante sui vettori aerei ai soli incidenti connessi ad un rischio inerente al trasporto aereo non risulta peraltro necessario per evitare l'imposizione, ai vettori aerei, di un onere risarcitorio eccessivo. Infatti, come rilevato supra al punto 39, tali vettori possono escludere o limitare la propria responsabilità.

43 Ciò detto, si deve rispondere alla questione posta dichiarando che l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal 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.

Sulle spese

44 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 (Quarta Sezione) dichiara:

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.

Firme