Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
presentate il 26 settembre 2019 [1]

Causa C-532/18

GN, legalmente rappresentata da HM
contro
ZU, in qualità di curatore fallimentare della Niki Luftfahrt GmbH

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria)]

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Convenzione di Montreal – Articolo 17, paragrafo 1 – Responsabilità dei vettori aerei nei confronti dei passeggeri – Nozione di "incidente" – Lesione personale subita da un passeggero a seguito del rovesciamento di una bevanda calda avvenuto a bordo di un aereo in volo»

I. Introduzione

1. La domanda di pronuncia pregiudiziale presentata dall'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria) verte sull'interpretazione dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale [2] (in prosieguo: la «Convenzione di Montreal»), disposizione che determina le condizioni alle quali un passeggero che abbia subito una lesione personale nel corso di un volo può invocare la responsabilità del vettore aereo che ha effettuato tale volo.

2. Tale domanda si inserisce nell'ambito di una controversia tra una passeggera minorenne, rappresentata dal padre, e il curatore fallimentare di una compagnia aerea. La ricorrente nella causa principale chiede un risarcimento danni in base alle ustioni ad ella provocate dal rovesciamento di una bevanda calda avvenuta, per causa sconosciuta, durante un volo internazionale effettuato da detta compagnia.

3. La Corte è invitata, per la prima volta, a definire i contorni della nozione di «incidente» [N.d.T.: nella versione francese della convenzione in parola, facente fede, si usa il termine «accident», ossia incidente, mentre nella versione italiana appare il termine «evento». Tale termine appare anche all'articolo 17, paragrafo 2 e all'articolo 18 della medesima convenzione in corrispondenza del termine francese «fait»] ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, in particolare alla luce dei criteri di applicabilità già accolti da taluni giudici nazionali. Più specificamente, viene chiesto, in sostanza, alla Corte di esprimersi sulla questione se sia necessario che l'evento occorso a bordo di

1 Lingua originale: il francese.

2 Tale convenzione, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, è stata firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome della suddetta con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38). Essa è entrata in vigore, per quanto riguarda l'Unione europea, il 28 giugno 2004.

un aereo sia stato non soltanto improvviso o inusuale ed esterno rispetto al passeggero interessato, ma sia anche dovuto a un rischio tipico del trasporto aereo o connesso a tale trasporto. Per le ragioni esposte nelle presenti conclusioni, ritengo che solo i primi tra tali criteri debbano essere soddisfatti, e non gli ultimi.

II. Contesto normativo

A. Convenzione di Montreal

4. A termini del terzo comma del preambolo della Convenzione di Montreal, gli Stati parti della convenzione «riconosc[ono] 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». Inoltre, ai sensi del suo quinto comma, «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 rappresent[a] il mezzo più idoneo a realizzare il giusto equilibrio degli interessi».

5. L'articolo 17 della Convenzione di Montreal, dal titolo «Morte e lesione dei passeggeri – Danni ai bagagli», prevede, al paragrafo 1, che «[i]l 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».

6. In forza dell'articolo 20 di tale convenzione, dal titolo «Esonero»,«[i]l 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. L'articolo 21 della detta convenzione, dal titolo «Risarcimento in caso di morte o lesione del passeggero», è così formulato:

«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. L'articolo 29 della stessa convenzione, dal titolo «Fondamento della richiesta risarcitoria», dispone che «[n]el 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, 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».

B. Diritto dell'Unione

9. I considerando da 5 a 7 e 10 del regolamento (CE) n. 889/2002 [3], che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti [4], sono così formulati:

«(5) La Comunità ha firmato la convenzione di Montreal indicando la sua intenzione di diventarne parte ratificando l'accordo.

(6) È necessario modificare il regolamento (CE) n. 2027/97, (…) per allinearlo con le disposizioni sulla convenzione di Montreal e creare così un sistema uniforme di responsabilità per il trasporto aereo internazionale.

(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».

10. Ai sensi dell'articolo 1 del regolamento n. 2027/97, quale modificato dal regolamento n. 889/2002 (in prosieguo: il «regolamento n. 2027/97»), «[i]l presente regolamento attua le pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal per quanto concerne il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli, stabilendo alcune disposizioni complementari. Esso estende altresì l'applicazione di tali disposizioni ai trasporti aerei effettuati in un unico Stato membro».

11. L'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento n. 2027/97 stabilisce che «[l]e nozioni contenute nel presente regolamento che non sono definite nel paragrafo 1 sono equivalenti a quelle usate nella convenzione di Montreal».

12. L'articolo 3, paragrafo 1, di tale regolamento dispone che «[l]a responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal».

III. Procedimento principale, questione pregiudiziale e procedimento dinanzi alla Corte

13. Nell'agosto 2015 la ricorrente nel procedimento principale, che aveva all'epoca 6 anni, ha effettuato un volo, tra la Spagna e l'Austria, operato dalla compagnia aerea Niki Luftfahrt GmbH, società di diritto austriaco.

3 Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002 (GU 2002, L 140, pag. 2).

4 Regolamento del Consiglio del 9 ottobre 1997 (GU 1997, L 285, pag. 1).

14. La bambina era seduta a fianco del padre, che, nel corso del volo, ha ricevuto dall'assistente di volo una tazza priva di coperchio contenente caffè caldo e l'ha riposta sul ripiano ribaltabile situato davanti a lui. In seguito, tale recipiente è scivolato e il suo contenuto si è riversato sulla bambina, che ha riportato ustioni di secondo grado su una parte del corpo. Non è stato possibile accertare se il rovesciamento della tazza di caffè fosse dovuto a un difetto del ripiano o alla vibrazione dell'aereo.

15. La ricorrente nella causa principale, legalmente rappresentata dal padre, ha proposto un ricorso inteso a ottenere che la Niki Luftfahrt fosse condannata a risarcire il danno causato dall'incidente intervenuto nel corso del detto volo, per l'ammontare di EUR 8 500 oltre a spese e interessi, sul fondamento dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal.

16. Il curatore fallimentare della compagnia aerea, ormai fallita, ha negato l'esistenza di una responsabilità, facendo valere che non si era verificato alcun incidente ai sensi di tale disposizione, poiché nessun «evento improvviso e inatteso» avrebbe determinato il rovesciamento della tazza di caffè. In ogni caso, non si sarebbe realizzato alcun «rischio tipico del trasporto aereo», ossia proprio di tale trasporto, mentre anche tale condizione dovrebbe essere soddisfatta.

17. Con decisione del 15 dicembre 2015, il Landesgericht Korneuburg (Tribunale regionale di Korneuburg, Austria) ha accolto la domanda della ricorrente nella causa principale. Tale giudice ha ritenuto che nelle circostanze del caso di specie si configurasse un «incidente», ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della convenzione di Montreal, poiché il rovesciamento della tazza di caffè sarebbe derivato da un «evento inconsueto prodotto dall'esterno». Inoltre, esso ha dichiarato che si era realizzato un «rischio tipico del trasporto aereo» in quanto un aeromobile sarebbe soggetto, nel corso del suo funzionamento, ad assumere inclinazioni diverse che possono determinare lo scivolamento di oggetti posti su una superficie orizzontale nell'aeromobile senza necessità di una manovra particolare. Infine, esso ha accertato l'insussistenza di colpa del vettore aereo, in quanto l'erogazione delle bevande calde in recipienti senza coperchio rappresenta una pratica comune e socialmente adeguata.

18. Con sentenza del 30 agosto 2016, l'Oberlandesgericht Wien (Tribunale regionale superiore di Vienna, Austria) ha riformato la decisione resa in primo grado, dopo aver considerato che la responsabilità del vettore aereo era esclusa, dato che solo gli incidenti causati da un «rischio tipico del trasporto aereo» rientrerebbero nell'ambito di applicazione dell'articolo 17 della Convenzione di Montreal e che, nella fattispecie, la ricorrente nella causa principale non era riuscita a fornirne la prova.

19. Investito di un ricorso per *Revision*, l'Oberster Gerichtshof (Corte suprema), con decisione del 26 giugno 2018 pervenuta alla cancelleria della Corte il 14 agosto 2018, ha sospeso il giudizio proponendo a quest'ultimo giudice 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».

20. Hanno presentato osservazioni scritte dinanzi alla Corte la convenuta nel procedimento principale, il governo polacco e la Commissione europea. All'udienza del 19 giugno 2019, il governo francese e la Commissione hanno esposto le proprie osservazioni orali.

IV. Analisi

A. Osservazioni preliminari

21. Innanzitutto, rilevo che il giudice del rinvio indica che la Convenzione di Montreal è applicabile nelle circostanze della controversia principale, dato che il volo durante il quale si è verificato l'evento controverso presenta carattere internazionale, ai sensi dell'articolo 1 di tale convenzione, essendo i luoghi di partenza e di destinazione di tale volo situati sul territorio di due Stati parti della convenzione [5]. Al riguardo, sottolineo che nei settori rientranti nell'ambito di applicazione della Convenzione di Montreal, gli Stati membri dell'Unione hanno trasferito a quest'ultima le loro competenze per quanto riguarda la responsabilità per i danni subiti in caso di decesso o di lesioni di un passeggero [6] e che l'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 2027/97 prevede che la responsabilità nei confronti dei passeggeri di un «vettore aereo comunitario» [7], come sembra nel caso di specie, è disciplinata dalle pertinenti disposizioni di detta convezione [8].

22. Ricordo [9] poi che le disposizioni della Convenzione di Montreal fanno parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione [10], cosicché la Corte è competente a statuire sulla sua interpretazione, nel rispetto delle norme di diritto internazionale che si impongono all'Unione, e in particolare dell'articolo 31 della Convenzione di Vienna [11], secondo il quale un trattato deve 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 [12]. Inoltre, alla luce dell'oggetto della Convenzione di Montreal, che è quello di unificare le norme relative al trasporto aereo internazionale, la Corte ha già dichiarato che i concetti figuranti in tale convenzione senza essere definiti dalla stessa «debbono ricevere un'interpretazione uniforme e autonoma, nonostante i significati differenti attribuiti a tali concetti nel diritto interno degli Stati parti di tale convenzione» [13].

23. Infine, risulta da una giurisprudenza costante della Corte che, nell'ambito del procedimento di rinvio pregiudiziale, spetta unicamente ai giudici nazionali definire il quadro fattuale e giuridico della controversa che essi sono chiamati a decidere [14]. A tale titolo, rilevo che, nella fattispecie, è pacifico, come risulta espressamente dalla questione pregiudiziale, che è stato impossibile accertare la ragione per la quale la tazza di caffè si è rovesciata sulla ricorrente nel procedimento principale. Per giunta,

5 E cioé, rispettivamente, il Regno di Spagna e la Repubblica d'Austria.

6 V., in tal senso, punto 4 della dichiarazione concernente la competenza della Comunità europea sui temi disciplinati dalla Convenzione di Montreal, dichiarazione che figura nello strumento di approvazione della Comunità depositato il 29 aprile 2004 e di cui al seguente sito Internet: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf.

7 Definito, all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del detto regolamento, come qualsiasi vettore aereo munito di valida licenza d'esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del disposto del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei (GU 1992, L 240, pag. 1), il quale è stato abrogato e sostituito, a partire dal 1° novembre 2008, dal regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU 2008, L 293, pag. 3).

8 V., in particolare, sentenze del 6 maggio 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punto 18); del 22 novembre 2012, Espada Sánchez e a. (C-410/11, EU:C:2012:747, punto 19); del 26 febbraio 2015, Wucher Helicopter e Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, punto 35), nonché del 9 settembre 2015, Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:567, punti 25 e seg.).

9 V. anche le mie conclusioni nella causa Guaitoli e a. (C-213/18, EU:C:2019:524, paragrafo 29).

10 A decorrere dalla data di entrata in vigore indicata nella nota a pié di pagina 2 delle presenti conclusioni.

11 Convenzione sul diritto dei trattati, conclusa a Vienna il 23 maggio 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, pag. 331).

12 V., in particolare, sentenze del 22 novembre 2012, Espada Sánchez e a. (C-410/11, EU:C:2012:747, punti da 20 a 22); del 17 febbraio 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punti 23 e 24), nonché del 12 aprile 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punti da 19 a 22).

13 V., in tal senso, sentenza del 6 maggio 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punti 21 e 22), relativa alla nozione di «danno», sottesa all'articolo 22, paragrafo 2, di detta convenzione.

14 In forza dell'articolo 267 TFUE, basato sulla netta separazione delle funzioni tra i giudici nazionali e la Corte, ogni valutazione dei fatti di causa rientra nella competenza di detti giudici (v., in particolare, sentenze del 19 luglio 2012, Garkalns, C-470/11, EU:C:2012:505, punto 30, nonché del 7 agosto 2018, Prenninger e a, C-329/17, EU:C:2018:640, punto 27).

emerge dalla decisione di rinvio che l'eccezione relativa a un concorso di colpa della vittima, inizialmente sollevata dalla convenuta nel procedimento principale, non è più oggetto del procedimento nazionale [15]. La Corte è pertanto tenuta a pronunciarsi sull'interpretazione che le viene richiesta partendo dagli accertamenti così operati dal giudice del rinvio.

B. Sulla nozione di «incidente» ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal.

1. Sull'oggetto della questione pregiudiziale e sulle tesi esistenti

24. Nella presente causa, la Corte viene invitata, *in sostanza*, a stabilire se la nozione di «incidente» ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal debba essere interpretata in modo tale da ricomprendere una fattispecie nella quale una tazza di caffè caldo, posata su un ripiano ribaltabile in un aereo in volo, si rovescia per una causa indeterminata causando un'ustione ad un passeggero, il quale potrebbe quindi pretendere, in forza di detta disposizione, che il vettore aereo interessato gli versi un risarcimento danni per tale lesione personale.

25. Anche se la questione proposta dal giudice del rinvio è formulata in termini connessi alle circostanze specifiche della controversia principale, ritengo tuttavia preferibile che la Corte non si limiti a fornire una risposta che valga esclusivamente per tale caso di specie, ma colga l'opportunità che le viene offerta nella fattispecie per elaborare un'interpretazione della nozione considerata che fissi criteri di valutazione astratti, quindi di portata più generale [16]. Si deve sottolineare che la presente causa è la prima nella quale la Corte deve interpretare la detta nozione.

26. A tale proposito, constato, così come il giudice del rinvio, che la Convenzione di Montreal *non contiene alcuna definizione* della nozione di «incidente», benché il verificarsi di un evento del genere costituisca palesemente una condizione determinante perché la responsabilità di un vettore aereo possa insorgere in base all'articolo 17, paragrafo 1, della detta convenzione, in caso di danno fisico (lesione personale o morte) subito da un passeggero [17]. Analogamente, tale termine figurava nella disposizione equivalente costituita dall'articolo 17 della Convenzione di Varsavia [18] [N.d.T.: nella versione francese della convenzione in parola, facente fede, si usava il termine «accident», mentre nella versione italiana appariva il termine «infortunio»], che è stata sostituita dalla Convenzione di Montreal [19], senza essere neppure esso definito da tale primo strumento.

15 Il giudice del rinvio non precisa se la discussione abbia riguardato, nella causa principale, l'eventuale colpa della minore lesa e/o del padre, che ha manipolato la tazza di caffè e che la rappresenta in tale causa.

16 Infatti, nell'ambito della cooperazione istituita dall'articolo 267 TFUE tra i giudici nazionali e la Corte, chiamati a contribuire direttamente e reciprocamente all'applicazione uniforme del diritto dell'Unione in tutti gli Stati membri, la Corte può ricavare dalla formulazione della questione pregiudiziale, alla luce dei dati forniti dal giudice del rinvio, gli elementi rientranti nell'interpretazione del diritto dell'Unione. È stato quindi possibile ammettere che, qualora la questione posta sembri intesa ad ottenere un'applicazione diretta del diritto dell'Unione alla controversia nella causa principale, il giudice chieda, in realtà, un'interpretazione di tale diritto ai fini della presente controversia (v., in particolare, sentenze del 18 gennaio 1979, van Wesemael e a., 110/78 e 111/78, EU:C:1979:8, punto 21; del 17 novembre 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, punto 21; dell'8 novembre 2012, Gülbahce, C-268/11, EU:C:2012:695, punto 32, nonché del 13 febbraio 2014, Crono Service e a., C-419/12 e C-420/12, EU:C:2014:81, punti 28 e 29).

17 Inoltre, l'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento n. 2027/97 rinvia alla Convenzione di Montreal per le nozioni, come quella di «incidente», che tale regolamento contiene senza definirle.

18 Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929. Preciso che il termine «incidente» era altresì impiegato, senza ulteriori precisazioni, all'articolo 30, paragrafo 2, di tale convenzione, riferito al caso, non pertinente nella fattispecie, di trasporti aerei da effettuare da parte di più vettori in successione.

19 V. preambolo e articolo 55 della Convenzione di Montreal.

27. Tuttavia, alcuni organi giurisprudenziali nazionali hanno elaborato giurisprudenze, espressamente menzionate dal giudice del rinvio, vertenti sulla nozione di «incidente» ai sensi della Convenzione di Varsavia e/o della Convenzione di Montreal [20]. Preciso che, malgrado le differenze tra l'articolo 17 della Convenzione di Varsavia e l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, ritengo che la seconda di tali disposizioni debba però essere anch'essa interpretata alla luce delle decisioni relative alla prima, data l'equivalenza esistente in sostanza tra loro [21].

28. Il giudice del rinvio indica che l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal gli sembra applicabile nel caso di specie, dato che la lesione personale subita dalla ricorrente nel procedimento principale deriva, secondo la terminologia impiegata dai detti organi giurisdizionali nazionali, da un evento «improvviso», provocato da un «fattore esterno» alla vittima e implicante un «danno inatteso» per quest'ultima. Esso sottolinea che la controversia principale si incentra sulla questione se la nozione di «incidente» ai sensi di tale disposizione presupponga, oltre al verificarsi dei criteri così menzionati, che si sia verificato «*un rischio tipico del trasporto aereo*» [22].

29. Tale giudice menziona l'esistenza di *vari orientamenti* contrapposti per quanto riguarda la necessità di soddisfare tale ultimo criterio, alla luce di talune decisioni pronunciate da giudici di Stati parti della Convenzione di Varsavia e/o della Convenzione di Montreal nonché di diverse opinioni dottrinali.

30. In base a un primo orientamento, che secondo il giudice del rinvio sarebbe accolto dalla maggior parte della dottrina e della giurisprudenza tedesche [23], la nozione di «incidente» di cui trattasi dovrebbe essere circoscritta alle situazioni in cui si sia realizzato un rischio derivante tipicamente dalla natura dell'aeromobile, dal suo stato o dal suo funzionamento [24], ovvero da un dispositivo tecnico aereonautico impiegato nelle operazioni di imbarco o sbarco. Ciò sarebbe giustificato dal fatto che l'intento degli Stati parti della Convenzione di Montreal non era quello di accollare ai vettori aerei i rischi generici della vita corrente. Pertanto, alla persona lesa incomberebbe l'onere di provare che si sia verificato un rischio possibile solo nel settore del trasporto aereo. Orbene, nella fattispecie, vista l'impossibilità di determinare la causa dell'evento controverso, tale interpretazione porterebbe al rigetto del ricorso proposto dalla ricorrente nel procedimento principale.

31. Viceversa, in base a un secondo orientamento, non sarebbe necessario stabilire che si sia realizzato un rischio tipico del trasporto aereo perché ci si possa fondare sull'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, tenuto conto della formulazione di tale disposizione, del regime di responsabilità istituito da quest'ultima e dell'esigenza di salvaguardare la sua efficacia. Il giudice del rinvio ritiene convincenti questi ultimi argomenti. Esso precisa che taluni autori ne hanno dedotto che costituisce un «incidente» tale da far sorgere la responsabilità di un vettore aereo, in particolare, il rovesciamento di una bevanda calda sul corpo di un passeggero [25]. Nella controversia principale, tale interpretazione porterebbe a riconoscere la responsabilità del vettore aereo.

20 A tale titolo, il giudice del rinvio fa riferimento a Reuschle, F., *Montrealer Übereinkommen – Kommentar*, De Gruyter, Berlin, 2a ed., 2011, commentario dell'articolo 17 della Convenzione di Montreal, specialmente punti 13 e seg.

21 Su tali giurisprudenze nazionali, v. anche paragrafi 43 e segg. delle presenti conclusioni.

22 Espressione sottolineata nell'originale, in tedesco: «ein für die Luftfahrt typisches Risiko».

23 Il giudice del rinvio cita Schmid, R., «Artikel 17», in *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Germania, 2016, punti 16 e 17 (v. anche versione in lingua inglese, Schmid, R., «Article 17», in *Montreal Convention*, Kluwer, Paesi Bassi, 2006, punti 16 e 17), nonché Ruhwedel, E., *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Colonia, 3a ed., 1998, punto 331. Inoltre, esso prende in considerazione una sentenza del Bundesgerichtshof (Corte di giustizia federale, Germania), del 21 novembre 2017 (X ZR 30/15, NJW 2018, 861), rilevando tuttavia che essa richiede soltanto l'esistenza di un «nesso» con un rischio tipico del trasporto aereo. Anteriormente a tale sentenza, v. decisione del Landgericht Frankfurt (Tribunale regionale di Francoforte, Germania), del 16 dicembre 2005 (NJW-RR 2006, 704), oltre alla giurisprudenza citata da, Führich, E., *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, C.H. Beck, Monaco di Baviera, 2015, pag. 1059.

24 Rischio eventualmente derivante, ad esempio, da cambiamenti di altitudine o di velocità dell'aereo.

25 In questo senso, la decisione di rinvio menziona Reuschle, F., op. cit. in nota 20, punto 15; Stefula, M., *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Vienna, 2001, punti 123 e 136 (v. anche resoconto di quest'ultima opera da parte di Müller-Rostin, W., *NZV*, 2002, pag. 75), nonché Kehrberger, H.-P., «Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie», *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Berlin, 1997, punti 129 e 130, in ordine all'articolo 17 della Convenzione di Varsavia.

32. Infine, il giudice del rinvio delinea un orientamento diverso, qualificato come «soluzione intermedia», secondo cui la responsabilità prevista da detto articolo 17, paragrafo 1, discenderebbe dal semplice fatto che l'evento considerato si sia verificato a bordo dell'aereo, ovvero al momento dell'imbarco o dello sbarco, senza la necessità che si sia realizzato un rischio tipico del trasporto aereo, ma con la possibilità, per il vettore, di liberarsi da tale responsabilità provando la mancanza di un nesso con la natura o con il funzionamento dell'aeromobile. Nella fattispecie, tale interpretazione porterebbe anch'essa ad ammettere la responsabilità della convenuta nel procedimento principale, dato che la causa dell'incidente in questione non ha potuto essere accertata.

33. Le *osservazioni presentate alla Corte* nella presente causa rispecchiano questi diversi orientamenti. La convenuta nel procedimento principale sostiene che la responsabilità dei vettori aerei può sorgere, sulla base dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, solo qualora l'incidente, evento improvviso e inatteso derivante da un fattore esterno, sia stato provocato da un rischio tipico del trasporto aereo. Orbene, il rischio di lesione personale dovuto al rovesciamento di una bevanda calda potrebbe realizzarsi anche nell'ambito della vita privata [26].

34. Per contro, il governo polacco esclude il requisito di un rischio tipico del trasporto aereo, ma ritiene tuttavia che sia necessario un plausibile nesso di causalità tra l'evento considerato – che dovrebbe essere improvviso o inatteso e derivante da un fattore esterno rispetto al passeggero – e il movimento o il funzionamento dell'aeromobile, nesso che esisterebbe nel caso di specie [27].

35. Dal canto loro, il governo francese e la Commissione [28] ritengono che la situazione in esame nella causa principale rientri effettivamente nella nozione di «incidente» ai sensi di detto articolo 17, paragrafo 1, dato che si tratta di un evento improvviso, intervenuto durante il trasporto aereo, ed esterno rispetto alla persona della vittima, senza che sia necessario dimostrare che si sia verificato un rischio tipico del trasporto aereo – tesi sostenuta dalla convenuta nel procedimento principale –, e neppure l'esistenza di un nesso di causalità con tale trasporto – tesi caldeggiata dal governo polacco. Questo è anche il mio parere, per i seguenti motivi, che sono conformi alle regole interpretative sopra menzionate [29].

2. Sull'interpretazione letterale

36. Innanzitutto, per quanto riguarda la *formulazione* dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, ricordo [30] che fanno fede unicamente le sei versioni linguistiche di tale strumento qualificate come «autentiche», fra le quali figurano tre versioni corrispondenti a lingue ufficiali dell'Unione, ossia l'inglese, lo spagnolo e il francese [31].

37. Ai sensi di tale articolo 17, paragrafo 1, «[i]l 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».

26 Per illustrare in cosa potrebbe consistere un rischio specificamente connesso al funzionamento di un aeromobile, in contrapposizione con un rischio generico della vita corrente, la convenuta nel procedimento principale menziona un rovesciamento di una bevanda calda dovuto a turbolenze, a un cambiamento di altitudine di volo o dell'inclinazione dell'aeromobile, ovvero a un difetto del ripiano, circostanze non dimostrate nel procedimento principale.

27 Secondo il governo polacco, un nesso del genere deriva dal fatto che l'erogazione di bevande calde nel corso del viggio è una pratica usuale dei vettori, aerei o di altro tipo, la quale può far parte del servizio di trasporto o costituire una prestazione supplementare direttamente connessa a quest'ultimo.

28 Preciso che, all'udienza, la Commissione ha esplicitato la sua posizione, confermando di aderire al punto di vista espresso dal governo francese.

29 V. paragrafo 22 delle presenti conclusioni.

30 V. altresì le mie conclusioni nella causa Guaitoli e a. (C-213/18, EU:C:2019:524, paragrafo 58).

31 Sulla presa in considerazione delle sei versioni linguistiche nelle quali è stata redatta la Convenzione di Montreal (e cioé le lingue inglese, araba, cinese, spagnola, francese e russa), v. sentenze del 6 maggio 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punto 24), nonché del 17 febbraio 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punti 23 e da 31 a 34).

38. Constato subito, così come il giudice del rinvio, che l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal non formula un requisito secondo il quale la responsabilità del vettore aereo possa sorgere, sulla base di tale disposizione, soltanto qualora l'evento controverso sia stato provocato da un rischio tipico del trasporto aereo, come sostiene la convenuta nel procedimento principale, ovvero presenti un nesso di causalità con le condizioni o il funzionamento dell'aeromobile, come propone il governo polacco. Orbene, ritengo che se gli autori di detta convenzione avessero avuto l'intenzione di prevedere siffatti criteri restrittivi, essi non avrebbero mancato di esprimerla in maniera esplicita [32], il che non si è verificato nel caso di specie. Inoltre, i lavori preparatori non recano tracce di tale intenzione [33].

39. Nello stesso senso, sottolineo, così come il governo francese, che una rilevante precisazione è stata aggiunta, in tale articolo 17, paragrafo 1, rispetto alla corrispondente disposizione della Convenzione di Varsavia [34] che ha preceduto quest'ultimo, e cioè la formula «per il fatto stesso» [35], la quale è rivelatrice della volontà dei detti autori di non subordinare la responsabilità del vettore aereo a condizioni diverse da quelle di un «incidente» verificatosi nelle circostanze e con gli effetti poi specificati nel detto articolo 17, paragrafo 1. Da tale precisazione discende, a mio parere, che la nozione di «incidente», ai sensi di quest'ultima disposizione, deve formare oggetto di un'interpretazione che non abbia l'effetto di ridurre l'ambito di applicazione sostanziale di quest'ultima.

40. Per quanto riguarda detta nozione, constato che la terminologia utilizzata all'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal [versione francese], relativamente alla responsabilità del vettore aereo in caso di morte o di lesione subita da passeggeri, contrasta con quella impiegata al paragrafo 2 di tale articolo 17 e all'articolo 18 della detta convenzione, relativamente alla responsabilità del vettore aereo in caso di distruzione, perdita o deterioramento rispettivamente, di bagagli registrati e di merci. Infatti, contrariamente a tale prima disposizione, queste ultime prendono in considerazione non un «accident» (incidente), ma il semplice «fait» (fatto) che ha causato i danni subiti dai bagagli registrati o da una merce [36]. Risulta da tale contrasto, a mio parere, che per applicare detto articolo 17, paragrafo 1, bisogna che l'evento che ha provocato la morte o la lesione del passeggero non soltanto sia intervenuto a bordo ovvero al momento dell'imbarco o dello sbarco [37], ma altresì che possa essere qualificato come «incidente», in relazione a criteri che restano da determinare da parte della Corte.

32 V., a titolo comparativo, la definizione dettagliata del termine «incidente» contenuta nell'articolo 2 del reglamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE (GU 2010, L 295, pag. 35), il quale, ai sensi del suo articolo 1, non disciplina però la responsabilità dei vettori aerei, contrariamente alla Convenzione di Montreal.

33 Il giudice del rinvio espone che una limitazione ai casi in cui si è verificato un rischio tipico del trasporto aereo non è stata voluta in sede di elaborazione della Convenzione di Montreal, prendendo in considerazione la sentenza del Bundesgerichtshof (Corte di giustizia federale) già citata in nota 23. Preciso che secondo il punto 21 di tale sentenza, in base al contenuto dei verbali della conferenza internazionale che ha portato all'adozione di tale convenzione, non viene posto come condizione, al fine di configurare la sussistenza di un incidente, che si realizzi un pericolo tipico dell'aviazione.

34 L'articolo 17 della Convenzione di Varsavia disponeva che «[i]l vettore è responsabile del danno verificatosi in caso di morte, di ferimento o di qualsiasi altra lesione corporale subita da un viaggiatore, *quando* l'infortunio che ha causato il danno sia successo a bordo dell'aeromobile o durante qualsiasi operazione di imbarco e di sbarco» (il corsivo è mio).

35 Formula presente sia nella versione in lingua francese dell'articolo 17 della Convenzione di Montreal sia nelle sue versioni in lingua inglese («upon condition only») e in lingua spagnola («por la sola razón»).

36 Ciò si verifica nella versione in lingua francese della Convenzione di Montreal, ma anche nelle versioni di quest'ultima in lingua inglese (in cui figurano i termini «accident» e «event») e in lingua spagnola (in cui figurano i termini «accidente» e «hecho»).

37 Sottolineo che il lasso di tempo coperto dall'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal è più ampio della durata del volo in senso proprio, la quale si intende dal decollo dell'aeromobile sino al suo atterraggio.

41. Anche se il termine «incidente» viene utilizzato ripetutamente nella Convenzione di Montreal, esso non viene però ulteriormente specificato dalle diverse disposizioni in cui esso è pure contenuto [38]. Tutt'al più, l'articolo 28 di tale convenzione, relativo agli anticipi di pagamento in caso di morte o di lesione subita da passeggeri, specifica che questi ultimi danni debbono derivare da un «incidente aereo» [39], ma senza ulteriori precisazioni.

42. Ricordo che, conformemente a quanto prevede l'articolo 31 della Convenzione di Vienna, la nozione di «incidente» contenuta all'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal deve essere interpretata facendo ricorso al «senso ordinario da attribuire [al termine interessato]».

43. A questo proposito, ritengo che, come hanno fatto sia il giudice del rinvio sia tutte le parti che hanno presentato osservazioni nella presente causa, si debba prendere in considerazione l'interpretazione di detta nozione accolta da vari *organi giurisdizionali di Stati parti* della Convenzione di Varsavia e/o della Convenzione di Montreal [40], al fine di trarre eventualmente ispirazione da tali precedenti giurisprudenziali, anche se la Corte non è vincolata da questi ultimi.

44. In primo luogo, osservo che taluni criteri, nonostante alcune variazioni nella scelta dei termini utilizzati dai giudici nazionali, sono stati ampiamente riconosciuti pertinenti in base alla nozione di «incidente», cui si riferiscono l'articolo 17 della Convenzione di Varsavia e l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal. Secondo tali giudici, in sostanza, la vittima deve dimostrare che l'evento verificatosi durante il periodo di trasporto aereo, vuoi a bordo dell'aeromobile, vuoi nel corso delle operazioni di imbarco o di sbarco, e che ha provocato il danno fisico fatto valere, da un lato, presenti carattere «improvviso» o «inusuale» e, dall'altro, abbia un'origine «esterna» rispetto alla persona del passeggero interessato [41]. In altri termini, non può essere qualificato come «incidente» un evento pregiudizievole che derivi da reazioni proprie della vittima al funzionamento usuale, normale e prevedibile dell'aeromobile, o che sia stato provocato dallo stato di salute preesistente della vittima. Il consenso ottenuto a favore di tali fattori di valutazione risulta, in particolare [42], dalla giurisprudenza americana [43], dalla giurisprudenza tedesca [44] nonché dalla giurisprudenza francese [45]. Le osservazioni presentate nella presente causa sono anch'esse concordi a tale proposito.

38 E cioé l'articolo 28 (intitolato «Anticipi di pagamento»), i paragrafi 2 e 3 dell'articolo 33 (intitolato «Competenza giurisdizionale») nonché il paragrafo 2 dell'articolo 36 (intitolato «Trasporto successivo») della Convenzione di Montreal.

39 Lo stesso avviene nelle versioni in lingua inglese («aircraft accidents») e in lingua spagnola («accidentes de aviación»). Secondo Reuschle, F., op. cit. in nota 20, punto 26, occorre distinguere tra gli incidenti dell'aeromobile stesso (ad esempio la caduta di quest'ultimo), di cui tratterebbe l'articolo 28 della Convenzione di Montreal, e gli incidenti a bordo dell'aeromobile, ma la nozione di «incidente» ai sensi del suo articolo 17 includerebbe tali due tipi di incidente. Condivido quest'ultima considerazione, ma non mi pronuncerò in questa sede in ordine all'oggetto del detto articolo 28.

40 V. paragrafi 27 e segg. delle presenti conclusioni.

41 Sottolineo che non si deve confondere la verifica del fatto che il preteso danno non sia dovuto ad una predisposizione del passeggero interessato, che avviene nella fase della qualificazione eventuale dell'evento controverso come «incidente» tale da fondare la responsabilità del vettore aereo – in forza dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal –, con l'ulteriore questione di stabilire se sia dimostrato difensivamente che tale passeggero ha contribuito attivamente o per omissione al verificarsi del suo stesso danno, di modo che il vettore aereo possa essere esonerato dalla propria responsabilità – in forza dell'articolo 20 di tale convenzione.

42 V. anche Mercadal, B., «Transports aériens», *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, Parigi, 2000, punti 110 e segg.; Grigorieff, C.-I., «Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal», *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, n. 4, pagg. da 662 a 665, nonché Letacq, F., «Fascicule 925», *Jurisclasseur Transport*, Lexis 360, Parigi, 2018, punto 70.

43 V., principalmente, sentenza dell'U.S. Supreme Court (Corte suprema degli Stati Uniti d'America), del 4 marzo 1985, Air France c/Saks [470 U.S. 392 (1985), consultabile sul seguente sito Internet: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/]. In tale sentenza pilota si afferma che la nozione di «accident» (incidente) ai sensi dell'articolo 17 della Convenzione di Varsavia, che è stata «drafted in French by continental jurists», ricomprende «an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger», e non il caso in cui «the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft», e che «[a]ny injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an *unusual or unexpected event external* to the passenger» (il corsivo è mio).

44 V., in particolare, le decisioni tedesche citate da Reuschle, F., op. cit. in nota 20, punto 13.

45 Oltre alle decisioni francesi considerate dagli autori op. cit. in nota 42, v. sentenza della Cour de cassation (Francia), 1ª sezione civile, del 15 gennaio 2014 (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011, nonché i precedenti giurisprudenziali menzionati sul seguente sito Internet: https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId= 1262213182&fastPos= 2).

45. Ritengo che tali criteri, del tutto conformi alla definizione abituale del termine interessato [46], potrebbero essere utilmente adottati anche dalla Corte nella presente causa, al fine di determinare quali situazioni possano rientrare nella qualificazione di «incidente» ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal. Al riguardo, ricordo che il giudice del rinvio ritiene, a mio parere giustamente, che tutti i criteri sopra menzionati siano soddisfatti in circostanze come quelle di cui alla controversia principale [47]. Analogamente, altri giudici nazionali, in particolare americani [48], hanno dichiarato che il rovesciamento di una bevanda calda su un passeggero a bordo di un aeromobile costituisce un «incidente» ai sensi dell'articolo 17 della Convenzione di Varsavia.

46. In secondo luogo, come menzionato nella decisione di rinvio, osservo che esiste, per contro, una contesa sulla questione se occorra esigere, in base a dette disposizioni, la verifica di un criterio ulteriore, relativo all'esistenza di un «rischio tipico del trasporto aereo». La convenuta nel procedimento principale sostiene che tale criterio è stato adottato nella giurisprudenza austriaca [49], ma il giudice del rinvio dubita dell'esattezza di una siffatta posizione, in particolare alla luce dell'evoluzione a quanto pare seguita dalla giurisprudenza tedesca verso un'attenuazione dell'importanza accordata a tale criterio [50]. Inoltre, nella giurisprudenza americana, anche se taluni giudici hanno fatto applicazione di un criterio di questo tipo [51], la Corte suprema e altri giudici non hanno tuttavia optato per un siffatto orientamento restrittivo [52]. Infine, rilevo che, nella giurisprudenza francese, la ricerca di un rischio tipico del trasporto aereo è stata talora operata ai fini dell'articolo 17 della Convenzione di Varsavia, ma senza che tale ricerca sia stata effettuata direttamente sotto il profilo della nozione di «incidente» e senza che essa sia ancora di attualità [53].

47. Dal canto mio, come ho subito precisato [54], ritengo che la necessità di tale rischio, la cui adozione giurisprudenziale mi sembra sia rimasta limitata, non sia in alcun modo rispecchiata nella terminologia impiegata all'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal. La mia posizione è corroborata alla luce delle finalità di tale disposizione.

46 Dato che il termine «accident» (incidente) deriva dal termine latino «*accidens*: che accade in maniera fortuita» e che viene definito come un «événement ou fait involontaire dommageable imprévu» (evento o fatto pregiudizievole involontario imprevisto) secondo Cornu, G. e a., *Vocabulaire juridique*, 12a ed., PUF, Parigi, 2018, pag. 11, ovvero «[an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm» secondo l'Encyclopaedia Britannica (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

47 V. paragrafo 28 delle presenti conclusioni.

48 V., tra l'altro, sentenze dell'U.S. District Court of Puerto Rico (tribunale federale del distretto di Porto Rico, Stati Uniti), del 17 giugno 1988, Diaz Lugo c/American Airlines, Inc. [686 F. Supp. 373 (D.P.R 1988), consultabile sul seguente sito Internet: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/], nonché dell'U.S. District Court of California (tribunale federale del distretto della California, Stati Uniti), del 15 maggio 2007, Wipranik c/Air Canada, e a. (2007 WL 2441066,consultabile sul seguente sito Internet: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf).

49 In tal senso, la convenuta nel procedimento principale cita una sentenza dell'Oberster Gerichtshof (Corte suprema), del 2 luglio 2015 (2 Ob 58/15s, consultabile sul seguente sito Internet: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 V. le considerazioni di tale giudice esposte alle note a pié di pagina 23 e 33 delle presenti conclusioni.

51 V., in particolare, sentenza dell'U.S. District Court of New York (tribunale federale del distretto di New York, Stati Uniti), del 10 gennaio 2017, Lee c/Air Canada [228 F. Supp. 3d 302 (2017), consultabile sul seguente sito Internet: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967], nonché giurisprudenza citata da Naveau, J., Godfroid, M., e Frühling, P., *Précis de droit aérien*, Bruylant, Bruxelles, 2a ed., 2006, punto 214.

52 V. sentenza precitata in nota 43, oltre alla giurisprudenza citata da Tompkins, G.N., *Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States – From Warsaw 1929 to Montreal 1999*, Kluwer, Paesi Bassi, 2010, punti 8.5.5 e da 8.9.1 a 8.9.17, nonché da Diederiks-Verschoor, I.H., *An Introduction to Air Law*, Kluwer, Paesi Bassi, 2012, pagg. da 153 a 160.

53 Mercadal, B., op. cit. in nota 42, punti da 117 a 124, nonché Letacq, F., op. cit. in nota 42, punto 57, asseriscono che rischi tipici della navigazione e dell'attività aerea erano in passato necessari in Francia per definire le operazioni di imbarco e di sbarco ai sensi del detto articolo 17, ma che tale criterio è stato abbandonato, così come nei paesi anglosassoni.

54 V. paragrafo 38 delle presenti conclusioni.

3. Sull'interpretazione teleologica

48. Al pari del giudice del rinvio e del governo francese [55], ritengo che non sarebbe conforme alle finalità della Convenzione di Montreal, e in particolare a quelle del suo articolo 17, paragrafo 1, imporre alla persona che chiede il risarcimento di un danno fisico, sul fondamento di tale disposizione, di provare l'esistenza di un «rischio tipico del trasporto aereo» o di un plausibile nesso di causalità con tale trasporto, condizioni che dovrebbero essere verificate, rispettivamente secondo la convenuta nel procedimento principale e secondo il governo polacco, perché un fatto possa essere qualificato come «incidente» ai sensi di detta disposizione.

49. Innanzitutto, osservo che la Convenzione di Montreal ha lo scopo di realizzare un'*uniformazione* delle norme applicabili nei settori rientranti nel suo ambito di applicazione, e più specificamente nella fattispecie, in materia di responsabilità dei vettori aerei. Il quinto comma del suo preambolo precisa che gli Stati parti di tale strumento hanno inteso procedere «all'ulteriore armonizzazione e codificazione di alcune norme che regolano il trasporto aereo internazionale», quindi rafforzare il sistema uniforme precedentemente instaurato dalla Convenzione di Varsavia [56]. Inoltre, l'articolo 29 della Convenzione di Montreal dispone che le azioni dirette al risarcimento danni, ivi comprese quelle fondate sul suo articolo 17, paragrafo 1, possono essere esercitate solo alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti da tale convenzione, il che esclude l'entrata in gioco di norme di diritto nazionale per disciplinare la responsabilità dei vettori aerei rientranti nell'ambito di applicazione della convenzione stessa [57].

50. Pertanto, ritengo che sia opportuno non adottare un'interpretazione della nozione di «incidente» ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, che conduca a subordinare le azioni fondate su tale disposizione a condizioni restrittive non volute, neppure in maniera implicita, dagli autori di detta convenzione, come la necessità di un «rischio tipico del trasporto aereo» o di un nesso di causalità con tale trasporto. Tale orientamento è, a mio parere, corroborato dalle precisazioni contenute nel preambolo del regolamento n. 889/2002, e in particolare nel considerando 7 di quest'ultimo, che porta a ritenere che le disposizioni della Convenzione di Montreal aventi uno scopo di protezione siano interpretate seguendo un orientamento favorevole ai passeggeri e ai loro aventi diritto [58].

51. Al riguardo, ricordo che la Corte ha già ripetutamente rilevato che risulta dal preambolo della Convenzione di Montreal [59] che gli Stati parti di quest'ultima hanno inteso, *sul piano sostanziale*, «tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e [...] garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione» nonché «realizzare il giusto equilibrio degli interessi» in gioco. Pertanto, detti Stati hanno adottato un regime di rigorosa responsabilità dei vettori aerei [60], vegliando nel contempo a salvaguardare un equilibrio tra gli interessi dei vettori aerei e quelli dei passeggeri [61].

55 V., altresì, in questo senso, gli autori op. cit. in nota 25.

56 Sul rafforzamento della tutela dei passeggeri, v. paragrafo 59 delle presenti conclusioni.

57 Tale articolo 29 prevede un'eccezione al principio di esclusiva del regime instaurato dalla detta convenzione, rinviando alle norme di diritto nazionale applicabili alla controversia le questioni relative alla «determinazione delle persone legittimate ad agire e dei loro rispettivi diritti».

58 V. gli estratti di tale preambolo citati al paragrafo 9 delle presenti conclusioni.

59 Più precisamente, alla luce del terzo e del quinto comma del detto preambolo.

60 Illustrerò il tenore di tale regime ai paragrafi 56 e segg. delle presenti conclusioni.

61 V. sentenze del 6 maggio 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punti 30 e segg.); del 22 novembre 2012, Espada Sánchez e a. (C-410/11, EU:C:2012:747, punti 29 e 30); del 17 febbraio 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punti 38 e 48), nonché del 12 aprile 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punti 34 e 43).

52. Orbene, se fosse riconosciuto che l'evento all'origine di un danno rientrante nell'ambito di applicazione dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal debba presentare caratteristiche specifiche proprie del trasporto aereo, ciò comporterebbe per il passeggero una limitazione, o addirittura una privazione, dei suoi diritti a seguito delle conseguenze che tale criterio avrebbe non soltanto sull'onere della prova, ma anche sull'effetto utile della detta disposizione.

53. Infatti, da un lato, dato che la persona lesa non ha accesso a tutti i dati tecnici riguardanti la navigazione dell'aeromobile o l'attività aerea, di cui solo il vettore aereo dispone, sarebbe eccessivamente difficile per essa provare l'esistenza di un rischio tipico del trasporto aereo o persino di un nesso di causalità con quest'ultimo, al fine di poter chiedere un risarcimento sul fondamento di tale articolo 17, paragrafo 1.

54. Dall'altro lato, la norma prevista da quest'ultima disposizione si troverebbe ampiamente vanificata da tali requisiti, poiché numerosi eventi pregiudizievoli dovrebbero essere esclusi dalla qualificazione di «incidente» ai sensi di tale disposizione, potendo essi verificarsi in maniera analoga in circostanze diverse da quelle del trasporto aereo, vale a dire nella vita normale. Tale esclusione comporterebbe una notevole riduzione dei casi in cui la responsabilità di un vettore aereo può sorgere sulla base di detta disposizione, limitandoli agli incidenti più gravi del trasporto aereo, come forti turbolenze o lo schianto di un aeromobile.

55. Le considerazioni che precedono, relative alla formulazione dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal e alle finalità di quest'ultima, sono corroborate da un'analisi del contesto in cui si inserisce tale disposizione.

4. Sull'interpretazione sistematica

56. Al fine di procedere alla richiesta interpretazione dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, e più in particolare della nozione di «incidente» che vi figura, occorre a mio parere, come viene precisato nella decisione di rinvio e in tutte le osservazioni presentate dinanzi alla Corte, tener conto del *regime di responsabilità* dei vettori aerei che discende dal combinato disposto tra tale disposizone e altre disposizioni di detta convenzione.

57. In forza dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, in caso di morte o di lesione personale subita da un passeggero, il vettore aereo è responsabile di diritto, per il solo fatto che l'incidente si è prodotto a bordo dell'aeromobile, ovvero in occasione dell'imbarco o dello sbarco [62]. Inoltre, l'articolo 21 di tale Convenzione prevede, al paragrafo 1, che quando il danno non eccede un certo massimale di risarcimento [63], come nel caso di specie [64], il vettore non può sottrarsi a tale responsabilità oggettiva e, al paragrafo 2, che al di sopra di tale limite, esso può invece esimersi dalla propria responsabilità per colpa presunta ove dimostri che il danno non è dovuto ad esso stesso, ai suoi dipendenti o ai suoi incaricati, ovvero è imputabile esclusivamente a un terzo. Infine, conformemente all'articolo 20 di detta convenzione, nelle due fattispecie considerate all'articolo 21, il vettore ha la possibilità di limitare, o addirittura di escludere, la sua responsabilità se dimostra l'esistenza di una colpa della persona lesa, colpa che è stata esclusa nella causa principale [65].

62 Riguardo all'espressione «per il fatto stesso», impiegata in tale disposizione, v. paragrafo 39 delle presenti conclusioni.

63 E cioé 100 000 diritti speciali di prelievo (DTS) per passeggero, importo aumentato a 113 100 DTS dal 30 dicembre 2009 (in ordine a tale sistema a doppio livello e alla revisione operata quanto al massimale applicabile, v. la guida consultabile sul seguente sito Internet: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_fr.pdf). Preciso che l'articolo 23 della detta convenzione prevede che, in caso di procedimento giudiziario, la conversione in moneta nazionale di uno Stato che, come la Repubblica d'Austria, sia membro del Fondo monetario internazionale (FMI) deve avvenire secondo il valore in DTS calcolato alla data della sentenza, in base al metodo applicato quotidianamente dal FMI e pubblicato sul suo sito Internet (v. https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 In considerazione dell'ammontare del risarcimento richiesto (v. paragrafo 15 delle presenti conclusioni).

65 V. paragrafo 23 delle presenti conclusioni.

58. Da tutte queste disposizioni risulta che gli autori della Convenzione di Montreal hanno previsto un regime di responsabilità favorevole al passeggero leso, dato che quest'ultimo è tenuto a fornire non già la prova di una colpa commessa dal vettore aereo, dai suoi dipendenti o dai suoi incaricati, bensì soltanto la prova del proprio danno nonché del nesso di causalità esistente tra quest'ultimo e il fatto generatore qualificabile come «incidente». Non viene assolutamente menzionata, nelle disposizioni sopra citate, la necessità che il passeggero provi che si sia verificato un rischio tipico del trasporto aereo o che l'evento pregiudizievole sia direttamente connesso a tale trasporto, come rientrante nella natura o nel funzionamento dell'aeromobile. Solo in una fase successiva, una volta accolta la qualificazione di «incidente» ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, il vettore aereo può eventualmente, a titolo difensivo, cercare di attenuare la sua responsabilità, o addirittura liberarsene interamente, apportando, in maniera adeguata sotto il profilo giuridico, le prove richieste, in particolare, dall'articolo 20 dello stesso strumento.

59. Per giunta, un *raffronto in prospettiva* tra il regime di responsabilità derivante attualmente dalla Convenzione di Montreal, in caso di incidente che provochi la morte o una lesione personale, e il regime previsto in passato dalla Convenzione di Varsavia, è particolarmente rivelatore dell'intento di rafforzare la protezione dei passeggeri che ha presieduto all'adozione di tale strumento più recente [66]. Infatti, nell'ambito della Convenzione di Varsavia, esisteva, in tali fattispecie, soltanto una responsabilità per colpa presunta del vettore aereo [67], che è divenuta una responsabilità concepita più restrittivamente in forza della Convenzione di Montreal. Inoltre, la Convenzione di Varsavia prevedeva un massimale per l'ammontare del risarcimento eventualmente dovuto dai vettori aerei [68], limitazione scomparsa nella Convenzione di Montreal. Tale volontà di inasprire il regime applicabile alla responsabilità dei vettori aerei, al fine di risarcire meglio i danni fisici (morte o lesione personale) dei passeggeri è anch'essa menzionata, in particolare, dal preambolo del regolamento n. 889/2002 [69].

60. La presa in considerazione di tale evoluzione conforta la mia opinione secondo la quale la nozione «incidente» contenuta in detto articolo 17, paragrafo 1, non può essere interpretata in maniera tale da richiedere l'esistenza di un rischio tipico del trasporto aereo o un nesso diretto con quest'ultimo, criteri che non sarebbero conformi né al senso ordinario di tale nozione, né agli obiettivi della Convenzione di Montreal, né al tenore del regime di responsabilità istituito da quest'ultima. Pertanto circostanze come quelle di cui alla controversia principale possono, a mio parere, rientrare nell'ambito di detta nozione, come il giudice del rinvio sembra propenso a ritenere.

61. In conclusione, ritengo che l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal debba essere interpretato nel senso che costituisce un «incidente» tale da fondare la responsabilità del vettore aereo, in forza di tale disposizione, qualsiasi evento – causa della morte o della lesione personale di un passeggero e prodottosi a bordo dell'aeromobile, o nel corso delle operazioni di imbarco o di sbarco – che presenti carattere improvviso o inusuale e che abbia un'origine esterna rispetto alla persona del passeggero interessato, senza che sia necessario ricercare se detto evento sia dovuto a un rischio tipico del trasporto aereo o sia direttamente connesso a tale trasporto.

66 In questo senso, v. anche punto 21 della sentenza del Bundesgerichtshof (Corte di giustizia federale) citata in nota 23.

67 V. articolo 17 della Convenzione di Varsavia in combinato disposto con l'articolo 20 di quest'ultima, il quale prevedeva che la presunzione di responsabilità del vettore aereo era juris tantum.

68 Conformemente all'articolo 22, paragrafo 1, della Convenzione di Varsavia. Sulla revisione dei massimali inizialmente previsti da quest'ultima, v. Grigorieff, C.-I., op. cit. in nota 42, pagg. da 653 a 656.

69 Ai considerando 7 e 10 di tale regolamento si afferma che «[quest'ultimo] e la Convenzione di Montreal rafforzano la protezione dei passeggeri e dei loro aventi diritto» e che «[n]el contesto di un sistema di trasporto aereo sicuro e moderno è opportuno un sistema di responsabilità illimitata in caso di decesso o lesione dei passeggeri». Il notevole miglioramento del regime di risarcimento dei passeggeri vittime di incidenti aerei, specialmente per quanto riguarda l'onere della prova, è stato altresì sottolineato in varie relazioni ufficiali pubblicate in Francia e in Svizzera, consultabili, rispettivamente, sui seguenti siti Internet: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf e https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf.

V. Conclusione

62. Alla luce delle suesposte considerazioni, suggerisco alla Corte di rispondere alle questioni pregiudiziali sollevate dall'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria) nei seguenti termini:

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 e approvata a nome della Comunità europea con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, deve essere interpretato nel senso che costituisce un «incidente» tale da fondare la responsabilità del vettore aereo, qualsiasi evento – causa della morte o della lesione personale di un passeggero e prodottosi a bordo dell'aeromobile, o nel corso delle operazioni di imbarco o di sbarco – che presenti carattere improvviso o inusuale e che abbia un'origine esterna rispetto alla persona del passeggero interessato, senza che sia necessario ricercare se detto evento sia dovuto ad un rischio tipico del trasporto aereo o sia direttamente connesso a tale trasporto.