Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

12 maggio 2021 *

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Convenzione di Montreal – Articolo 17, paragrafo 1 – Responsabilità dei vettori aerei in caso di incidente – Nozione di "incidente" [evento] – Atterraggio duro rientrante nell'ambito del normale funzionamento dell'aeromobile – Pretese lesioni personali subite da un passeggero durante tale atterraggio – Assenza di incidente»

Nella causa C-70/20,

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 30 gennaio 2020, pervenuta in cancelleria il 12 febbraio 2020, nel procedimento

YL

contro

Altenrhein Luftfahrt GmbH,

LA CORTE (Quarta Sezione),

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

avvocato generale: M. Bobek

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per la Altenrhein Luftfahrt GmbH, da H.M. Schaflinger, Rechtsanwältin;

– per il governo finlandese, da H. Leppo, in qualità di agente;

– per la Commissione europea, inizialmente da W. Mölls e N. Yerrell, successivamente da quest'ultima, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

* Lingua processuale: il tedesco.

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 quest'ultima 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 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia sorta tra YL e la Altenrhein Luftfahrt GmbH, un vettore aereo, in merito ad una richiesta di risarcimento danni presentata da YL a causa delle pretese lesioni personali subite durante l'atterraggio di un volo effettuato da tale vettore.

Contesto normativo

Diritto internazionale

3 Il terzo e il quinto comma del preambolo della Convenzione di Montreal così recitano:

«[Gli Stati aderenti riconoscono] 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,

(...)

[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».

4 L'articolo 17 della Convenzione medesima, rubricato «Morte e lesione dei passeggeri – Danni ai bagagli», al paragrafo 1 prevede quanto segue:

«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».

Diritto dell'Unione

Regolamento (CE) n. 2027/97

5 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»).

6 L'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento n. 2027/97 prevede quanto segue:

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

7 A termini del successivo articolo 3, paragrafo 1:

«La responsabilità di un vettore aereo [dell'Unione] in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal».

Regolamento (CE) n. 216/2008

8 L'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU 2008, L 79, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009 (GU 2009, L 309, pag. 51) (in prosieguo: il «regolamento n. 216/2008»), dispone quanto segue:

«1. Gli aeromobili, inclusi i prodotti, le parti e le pertinenze installati, che sono

(...)

b) registrati in uno Stato membro, a meno che la sorveglianza regolamentare di sicurezza su di essi sia stata delegata ad un paese terzo ed essi non siano utilizzati da un operatore [dell'Unione]; o

c) registrati in un paese terzo e gestiti da operatori per i quali uno Stato membro assicuri la sorveglianza delle operazioni oppure utilizzati per operazioni di volo verso, all'interno o in uscita dall['Unione] da operatori stabiliti o residenti nell['Unione]; o

(...)

devono soddisfare il presente regolamento».

9 Il successivo articolo 8, rubricato «Operazioni di volo», al paragrafo 1 prevede quanto segue:

«L'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), deve soddisfare i requisiti essenziali fissati nell'allegato IV (…)».

10 Il punto 1.b dell'allegato IV del regolamento medesimo, intitolato «Requisiti essenziali per le operazioni di volo di cui all'articolo 8», stabilisce quanto segue:

«Un volo deve essere eseguito in modo da garantire che siano osservate le procedure operative specificate nel manuale di volo o, se richiesto, nel manuale delle operazioni per la preparazione e l'esecuzione del volo. (...)».

11 Il successivo punto 4 dello stesso allegato IV, intitolato «Prestazioni e limitazioni operative dell'aeromobile», prevede quanto segue:

«4.a. Un aeromobile è utilizzato in conformità al documento di aeronavigabilità e a tutte le procedure e le limitazioni operative indicate nel suo manuale di volo o documento equivalente, a seconda del caso. Il manuale di volo o documento equivalente è a disposizione dell'equipaggio e tenuto aggiornato per ogni aeromobile.

(...)

4.c. Un volo non deve iniziare o proseguire a meno che le prestazioni previste dell'aeromobile, considerati tutti i fattori che influenzano in modo significativo il livello delle prestazioni, non permettano di eseguire tutte le fasi del volo alla massa operativa pianificata entro le distanze/aree e le separazioni dagli ostacoli applicabili. I fattori che influenzano in modo significativo le prestazioni al decollo, in crociera e in fase di avvicinamento/atterraggio sono segnatamente:
i) le procedure operative;

(...)

v) la dimensione, la pendenza e lo stato dell'area di decollo/atterraggio; (...)

(...)

4.c.1. Tali fattori sono presi in considerazione direttamente come parametri operativi, o indirettamente tramite tolleranze o margini, che possono essere previsti nella programmazione dei dati sulle prestazioni, in funzione del tipo di operazione».

12 Il regolamento n. 216/2008 è stato abrogato, con effetto a decorrere dall'11 settembre 2018, dal regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU 2018, L 212, pag. 1). Tuttavia, il regolamento 2018/1139 non è applicabile ratione temporis al procedimento principale.

Procedimento principale e questione pregiudiziale

13 Il 20 marzo 2014 YL viaggiava da Vienna (Austria) a San Gallo/Altenrhein (Svizzera) su un volo operato dalla Altenrhein Luftfhart. Essa afferma di aver subito un'ernia del disco a causa dell'atterraggio.

14 Al momento dell'atterraggio il registratore di volo indicava un carico verticale di 1,8 *g*. Il giudice del rinvio afferma al riguardo che, anche se tale atterraggio può essere soggettivamente percepito come duro, detto valore rientra comunque, da un punto di vista aeronautico e tenuto conto anche del margine di errore, nell'ambito del normale funzionamento dell'aeromobile de quo. Infatti, secondo le specifiche del costruttore, il carico massimo che può essere sopportato dal carrello di atterraggio e dagli elementi portanti dell'aeromobile in questione è pari a 2 *g*. Il giudice medesimo aggiunge che, a causa della natura montuosa dell'ambiente in cui è ubicato l'aeroporto di Saint-Gall/Altenrhein, gli atterraggi duri sono ivi più sicuri degli atterraggi eccessivamente morbidi e che, nel caso di specie, non è stato possibile accertare alcun errore da parte del pilota.

15 YL ricorreva dinanzi allo Handelsgericht Wien (Tribunale commerciale di Vienna, Austria) contro la Altenrhein Luftfhart al fine di far dichiarare la responsabilità di quest'ultima per il preteso danno da essa subito, ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, nonché ad ottenere il pagamento di una somma di EUR 68 858, oltre interessi e delle spese. A sostegno della domanda, YL deduce che tale atterraggio deve essere qualificato come «duro» e, di conseguenza, come incidente, ai sensi di tale disposizione.

16 Per contro, la Altenrhein Luftfhart sostiene che detto atterraggio rientra nell'ambito del normale funzionamento dell'aeromobile e che, pertanto, si tratta di un evento che si verifica abitualmente in occasione di un volo e non di un incidente ai sensi di detta disposizione.

17 Con sentenza del 23 gennaio 2019, lo Handelsgericht Wien (Tribunale commerciale di Vienna) respingeva il ricorso in base al rilievo che un atterraggio può essere qualificato come «incidente» e far sorgere la responsabilità del vettore aereo, ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, solo ove sia eccezionalmente duro cosa che non sarebbe avvenuta nel caso di specie. Il giudice medesimo osservava che gli eventi che si verificano abitualmente durante un volo, come un atterraggio duro o una brusca frenata, non implicano la responsabilità del vettore aereo, in quanto un passeggero normalmente avveduto è al corrente di questo tipo di eventi ed è in grado di prevederli.

18 Con sentenza del 29 aprile 2019, l'Oberlandesgericht Wien (Tribunale superiore del Land di Vienna, Austria) confermava la sentenza di primo grado. Pur non escludendo che un atterraggio duro possa eccezionalmente costituire un incidente, ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, a parere del giudice medesimo, ciò presupporrebbe che i valori limite specificati dal costruttore con riguardo al carico sopportabile dal carrello di atterraggio e dagli elementi portanti dell'aeromobile siano manifestamente superati. A suo avviso, in un atterraggio normale, come quello oggetto del procedimento principale, sarebbe esclusa l'ipotesi di un incidente.

19 Avverso detta sentenza YL proponeva quindi ricorso per cassazione *(Revision)* dinanzi all'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria) il quale ritiene che un atterraggio duro ricada pur sempre nell'ambito del normale funzionamento dell'aeromobile qualora il carico sopportato dal carrello di atterraggio e dagli elementi portanti dell'aeromobile rimanga al di sotto dei valori limite, specificati dal costruttore, al di là dei quali è richiesto un controllo tecnico dell'aeromobile. A parere del giudice medesimo, un atterraggio sarebbe duro quando, contrariamente ad un atterraggio morbido, non venga ampiamente assorbito dal carrello di atterraggio dell'aereo e sia chiaramente percepibile dal passeggero.

20 In tale contesto, detto giudice si chiede se un atterraggio duro, che rientri ancora nell'ambito del normale funzionamento dell'aeromobile in questione, possa essere qualificato come «evento involontario dannoso imprevisto» ricadendo, pertanto, nella nozione di «incidente», ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, come interpretato dalla Corte nella propria sentenza del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punto 35).

21 Secondo un primo orientamento, un atterraggio duro che, come quello oggetto del procedimento principale, pur rientrando ancora nell'ambito del normale funzionamento dell'aeromobile, si verifichi in modo improvviso e inatteso per il passeggero e comporti, secondo quest'ultimo, lesioni personali costituirebbe un «incidente» ai sensi di detta disposizione. Il giudice del rinvio si pone dunque la questione se i criteri menzionati nel punto precedente della presente sentenza debbano essere valutati secondo la prospettiva del passeggero interessato, nel senso che qualsiasi evento che si sia verificato improvvisamente e che il passeggero non si aspettasse sarebbe imprevisto. Ad avviso di tale giudice, l'utilizzo, nella sentenza del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punto 35), del termine «imprevisto», anziché di quello di «imprevedibile», sembra indicare la necessità di stabilire se l'evento in questione fosse previsto dal passeggero interessato.

22 Per contro, in base ad un secondo orientamento, un atterraggio duro potrebbe essere qualificato come «incidente», ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, solo se i valori limite specificati dal costruttore per quanto riguarda il carico massimo sopportabile dal carrello di atterraggio e dagli elementi portanti dell'aeromobile in questione siano stati chiaramente superati. Secondo tale orientamento, la responsabilità del vettore aereo, ai sensi di detta disposizione, non potrebbe sorgere in caso di eventi che ricadano nell'ambito del normale funzionamento di un aeromobile, anche se si verifichino in modo improvviso e inatteso per il passeggero interessato causandogli lesioni personali. Laddove, in un caso del genere, un passeggero subisca una lesione personale, tale lesione troverebbe generalmente spiegazione in una predisposizione particolare del passeggero interessato, restando esclusa dalla responsabilità del vettore aereo.

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

«Se un atterraggio duro, ma pur sempre compreso nell'ambito del normale funzionamento dell'aeromobile, da cui derivino lesioni ad un passeggero, costituisca un evento ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della [Convenzione di Montreal]».

Sulla questione pregiudiziale

Sulla ricevibilità

24 La Altenrhein Luftfhart eccepisce l'irricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale, in quanto la giurisprudenza nazionale menzionata dal giudice del rinvio e la definizione fornita dalla Corte nella sentenza del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), tendono, sostanzialmente, ad accogliere la stessa interpretazione della nozione di «incidente», ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal. Pertanto, sussisterebbe un «acte clair» ai fini della soluzione della controversia principale, avendo il giudice del rinvio correttamente esposto e applicato tale nozione, quale interpretata dalla Corte, per giungere alla conclusione che un atterraggio rientrante nell'ambito del normale funzionamento di un aeromobile non costituirebbe un incidente ai sensi di tale disposizione.

25 Secondo consolidata giurisprudenza della Corte, nell'ambito della cooperazione tra quest'ultima e i giudici nazionali istituita dall'articolo 267 TFUE, spetta soltanto al giudice nazionale, cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale, valutare, alla luce delle particolarità del procedimento principale, tanto la necessità di una pronuncia pregiudiziale per essere in grado di emettere la propria sentenza quanto la rilevanza delle questioni che sottopone alla Corte. Di conseguenza, dato che le questioni poste vertono sull'interpretazione del diritto dell'Unione, di cui la convenzione di Montreal costituisce parte integrante, la Corte, in linea di principio, è tenuta a statuire (sentenza del 9 luglio 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punto 20 e giurisprudenza ivi citata).

26 Ne consegue che le questioni relative all'interpretazione del diritto dell'Unione poste dal giudice nazionale nel contesto di diritto e di fatto da questi individuato sotto la propria responsabilità, e di cui non spetta alla Corte verificare l'esattezza, godono di una presunzione di rilevanza. Il diniego della Corte di statuire su una domanda proposta da un giudice nazionale è possibile soltanto qualora appaia in modo manifesto che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta non presenti alcun rapporto con l'effettività o l'oggetto del procedimento principale, qualora la questione sia di tipo ipotetico o, ancora, qualora la Corte non disponga degli elementi di fatto e di diritto necessari per rispondere in modo utile alle questioni sottopostele (sentenza del 9 luglio 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punto 21 e giurisprudenza ivi citata).

27 Inoltre, non è in alcun modo fatto divieto al giudice nazionale di sottoporre alla Corte una questione pregiudiziale la cui risposta, secondo il parere di una delle parti del procedimento principale, non lasci adito a ragionevoli dubbi. Pertanto, anche se così fosse, tale questione non diviene per questo irricevibile (sentenze del 1º dicembre 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, punti 64 e 65, nonché del 9 luglio 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punto 22).

28 Nel caso di specie, poiché non sussistono dubbi sulla rilevanza della questione sollevata dal giudice del rinvio ai fini della soluzione della controversia sottoposta al suo esame ed avendo il giudice medesimo precisato che, a suo avviso, non si sarebbe in presenza di un «acte clair» con conseguente suo obbligo, in quanto giudice di ultima istanza, di adire la Corte in via pregiudiziale, la questione sollevata dev'essere dichiarata ricevibile.

Nel merito

29 Con la sua questione, 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» prevista da tale disposizione comprenda un atterraggio duro percepito dal passeggero interessato come un evento imprevisto, sebbene esso ricada nell'ambito del normale funzionamento dell'aeromobile de quo.

30 Va ricordato, in limine, che, conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 2027/97, la responsabilità dei vettori aerei dell'Unione in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal.

31 Del pari, secondo costante giurisprudenza, un trattato internazionale, quale la Convenzione di Montreal, 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, conformemente al diritto internazionale consuetudinario, vincolante per l'Unione, come codificato all'articolo 31 della Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati, del 23 maggio 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, pag. 331) (v., in tal senso, sentenze del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punto 31, nonché del 9 luglio 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punto 27 e giurisprudenza ivi citata).

32 Dalla formulazione dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal emerge che, affinché sorga la responsabilità del vettore aereo, l'evento che abbia causato la morte o la lesione personale del passeggero dev'essere qualificato come «incidente» ed essersi prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco.

33 Nella propria sentenza del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punto 35), la Corte ha precisato che il senso comune della nozione di «incidente» è quello di evento involontario, dannoso e imprevisto.

34 Dalle indicazioni del giudice del rinvio, quali richiamate supra ai punti da 20 a 22, risulta che questi si chiede, segnatamente, se la qualificazione di un evento dannoso come «imprevisto», ai sensi di tale giurisprudenza e, pertanto, come «incidente», a norma dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, debba essere effettuata tenendo conto della prospettiva del passeggero interessato o, piuttosto, dell'ambito del normale funzionamento dell'aeromobile a bordo del quale l'evento si sia prodotto.

35 Orbene, dev'essere anzitutto respinta un'interpretazione delle nozioni menzionate nel punto precedente fondata sulla prospettiva di ciascun passeggero. Poiché le prospettive e le aspettative possono variare da un passeggero all'altro, un'interpretazione del genere potrebbe condurre ad un risultato paradossale se lo stesso evento dovesse essere qualificato come «imprevisto» e, pertanto, come «incidente» per taluni passeggeri, ma non per altri.

36 Inoltre, un'interpretazione della nozione di «incidente» di cui all'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, nel senso che la valutazione del carattere imprevisto dell'evento de quo dipenda unicamente dalla percezione del passeggero interessato relativamente all'evento stesso, può estendere irragionevolmente la nozione stessa a detrimento dei vettori aerei. Sebbene, ai sensi del terzo comma del preambolo della Convenzione di Montreal, gli Stati aderenti a quest'ultima, consapevoli dell'«importanza di tutelare l'interesse degli utenti del trasporto aereo internazionale e [del]la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione», abbiano deciso di prevedere un regime di responsabilità oggettiva dei vettori aerei, tale regime implica tuttavia, come risulta dal successivo quinto comma, che sia preservato il «giusto equilibrio degli interessi», in particolare degli interessi dei vettori aerei e dei passeggeri (v., in tal senso, sentenza del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punto 36 e giurisprudenza ivi citata).

37 Per quanto riguarda, invece, i requisiti essenziali in materia di esercizio dell'aeromobile in questione, occorre ricordare che, ai sensi del punto 1.b dell'allegato IV del regolamento n. 216/2008, un volo dev'essere eseguito in modo da garantire che siano osservate le procedure operative specificate nel manuale di volo o, se richiesto, nel manuale delle operazioni per la preparazione e l'esecuzione del volo. Inoltre, il punto 4.a dell'allegato medesimo stabilisce che un aeromobile dev'essere pilotato conformemente al documento di aeronavigabilità e a tutte le procedure e le limitazioni operative indicate nel relativo manuale di volo o, a seconda dei casi, nel documento equivalente.

38 Dal punto 4.c dell'allegato medesimo risulta peraltro che un volo non può iniziare o proseguire se non quando le prestazioni previste dell'aeromobile, tenuto conto di tutti i fattori incidenti in modo significativo sul livello delle prestazioni, consentano di eseguire tutte le fasi del volo nei limiti relativi alle distanze aree e al superamento degli ostacoli applicabili alla massa operativa prevista. Tra i fattori incidenti in modo significativo, in particolare, sull'atterraggio di un aeromobile figurano, segnatamente, le procedure operative nonché la dimensione, la pendenza e lo stato dell'area di decollo/atterraggio. Conformemente al punto 4.c.1 del medesimo allegato, tali fattori sono presi in considerazione direttamente quali parametri operativi, o indirettamente tramite tolleranze o margini, che possono essere previsti nella programmazione dei dati sulle prestazioni dell'aeromobile.

39 Il rispetto delle disposizioni richiamate supra ai punti 37 e 38 mira a garantire un atterraggio effettuato conformemente alle procedure e alle limitazioni applicabili, indicate nel manuale di volo dell'aeromobile in questione, o nel relativo documento di aeronavigabilità equivalente, e tenendo conto delle regole professionali e delle migliori pratiche nel settore dell'esercizio degli aeromobili, quand'anche tale atterraggio fosse percepito da taluni passeggeri come più duro di quello da essi atteso.

40 Pertanto, un atterraggio che non ecceda le limitazioni previste dalle procedure applicabili all'aeromobile in questione, comprese le tolleranze e i margini previsti riguardanti i fattori incidenti in modo significativo sull'atterraggio, e che si svolga conformemente a tali procedure e tenendo conto delle regole professionali e delle migliori pratiche nel settore dell'esercizio degli aeromobili non può essere considerato come «imprevisto» nell'ambito della valutazione della condizione, posta dall'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, relativa al verificarsi di un «incidente».

41 Nel caso di specie occorre rilevare che, secondo il giudice del rinvio, un atterraggio duro all'aeroporto di Saint-Gall/Altenrhein, come quello all'origine della controversia principale, è più sicuro a causa della natura montuosa dell'ambiente in cui l'aeroporto è ubicato. Sempre a parere del giudice a quo, l'atterraggio oggetto del procedimento principale si è svolto senza che si sia potuto accertare un errore da parte del pilota, avendo il registratore di volo indicato un carico verticale di 1,8 *g*, ossia un valore inferiore al limite massimo di 2 *g* che, secondo le specifiche del costruttore, può essere sopportato dal carrello di atterraggio e dagli elementi portanti dell'aeromobile in questione.

42 Orbene, fatte salve le verifiche di tutte le circostanze relative all'atterraggio all'origine della controversia principale che spetta al giudice del rinvio effettuare, un atterraggio che sia avvenuto nelle condizioni indicate al punto precedente non può essere considerato quale incidente, ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, e, pertanto, non può far sorgere, sulla base di tale disposizione, la responsabilità del vettore aereo, indipendentemente dalla percezione soggettiva che può averne un passeggero.

43 Alla luce delle suesposte considerazioni, si deve rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal dev'essere interpretato nel senso che la nozione di «incidente» prevista da tale disposizione non comprende un atterraggio che sia avvenuto conformemente alle procedure e alle limitazioni operative applicabili all'aeromobile in questione, comprese le tolleranze e i margini previsti riguardanti i fattori incidenti in modo significativo

sull'atterraggio, nonché tenendo conto delle regole professionali e delle migliori pratiche nel settore dell'esercizio degli aeromobili, quand'anche tale atterraggio sia stato percepito dal passeggero interessato come un evento imprevisto.

Sulle spese

44 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice del rinvio, 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 quest'ultima con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, dev'essere interpretato nel senso che la nozione di «incidente» prevista da tale disposizione non comprende un atterraggio che sia avvenuto conformemente alle procedure e alle limitazioni operative applicabili all'aeromobile in questione, comprese le tolleranze e i margini previsti riguardanti i fattori incidenti in modo significativo sull'atterraggio, nonché tenendo conto delle regole professionali e delle migliori pratiche nel settore dell'esercizio degli aeromobili, quand'anche tale atterraggio sia stato percepito dal passeggero interessato come un evento imprevisto.

Firme