

ISSN 2612-5056

**Diritto e politica dei trasporti**  
rivista semestrale *open access*  
di dottrina, giurisprudenza  
e documentazione

**Fascicolo I/2020**

Promossa da

**demetra**  
CENTRO STUDI

Anno 3, n. 4 (I-2020)

La Rivista è pubblicata dal Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), con sede a Roma, via F. Civinini, 85, 00197, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), based in Rome, via F. Civinini, 85, 00197, and was registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi “G. Marconi” di Roma, via Plinio 44, 00193, Roma

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

ISSN 2612-5056

© Centro Studi Demetra, via F. Civinini, 85, 00197, Roma

[info@demetracentrostudi.it](mailto:info@demetracentrostudi.it)

[www.demetracentrostudi.it/](http://www.demetracentrostudi.it/)



Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT)

Consentite la consultazione e la condivisione.

Vietate la vendita e la modifica.

Grafica e impaginazione: Centro Studi Demetra

Pubblicato nel mese di ottobre 2020

## **Comitato di direzione/Executive Editors**

Avv. Pierluigi Di Palma (Avvocatura Generale dello Stato e Centro Studi Demetra)

Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)

Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)

Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)

## **Comitato scientifico, tecnico e di valutazione/Scientific, Technical and Referees’ Board**

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)

Prof. Marco Calabrò (Università della Campania “Luigi Vanvitelli”)

Prof. Antonio Catricalà (Università “Link Campus University” - Roma)

Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università “G. Marconi” - Roma)

Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)

Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)

Avv. Pierluigi Di Palma (Avvocatura Generale dello Stato e Centro Studi Demetra)

Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)

Prof. Alberto Empananza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)

Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)

Prof. Fabio Francario (Università di Siena)

Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)

Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)

Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)

Avv. Valentina Lener (Assaeroporti)

Prof. Mario Libertini (Università “Sapienza” - Roma)

Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)

Prof. Sergio Marchisio (Università “Sapienza” - Roma)

Prof. José Manuel Martín Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)

Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)

Prof. Roberto Miccù (Università Sapienza - Roma)

Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo)

Prof. Angelo Piazza (Università di Roma “Foro Italico”)

Prof. Aristide Police (Università “Tor Vergata” - Roma)

Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)

Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università statale di Milano)

Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)

Prof. Mario Sebastiani (Università “Tor Vergata” - Roma)

Dott.ssa Adele Scarani Pesapane (Fondazione 8 ottobre 2001)

Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)

Prof. Franco Gaetano Scoca (Università “Sapienza” - Roma)

Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università per Stranieri “Dante Alighieri” - Reggio Calabria)

Prof. Leopoldo Tullio (Università “Sapienza” - Roma)

## **Comitato editoriale/Editorial Board**

Dott.ssa Flaminia Aperia Bella

Avv. Patrizia Beraldi

Avv. Luigi De Propriis

Avv. Marco Di Giugno

Avv. Fabrizio Doddi

Dott. Simone Francario

Avv. Raissa Frascella

Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè

Prof.ssa Annarita Iacopino

Prof.ssa Maria Assunta Icolari

Avv. Emanuela Lanzi

Dott.ssa Francesca Miceli

Avv. Andrea Nardi

Dott. Simone Paoli

Avv. Anton Giulio Pietrosanti

Dott. Marco Ragusa

Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti

Dott.ssa Ersilia Sanginario

Prof.ssa Martina Sinisi

Dott.ssa Veronica Sordi

Dott.ssa Sabrina Tranquilli

## Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file “.doc” alla direzione della Rivista (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell’Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un *abstract* in lingua inglese, che non deve superare le 1.000 battute (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l’autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall’Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell’Autore:
  - a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell’Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d’autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
  - b) che l’Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista telematica;
  - c) che le posizioni espresse impegnano l’Autore e non la Rivista;
  - d) che l’Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge.

Il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi. Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli “estratti” con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell’apposita sezione della Rivista.

## Submission of contributions

Manuscripts are sent in “.doc” format to the Journal’s e-mail address (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it). The e-mail includes the following information:

- 1) Author’s personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) *abstract* in Italian language of not more than 1.000 characters (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:
  - a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
  - b) manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another on-line Journal;
  - c) the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
  - d) the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions.

The Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted.

All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed. Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

# Indice

## Fascicolo I/2020

### PRESENTAZIONE DEL FASCICOLO/PRESENTATION OF THE ISSUE

**Francesco Gaspari**

### ARTICOLI E SAGGI/ARTICLES AND ESSAYS

**Mario O. Folchi**

Hacia un Nuevo Proyecto deCodigo Aeronautico Latino Americano ..... pag. 1

**Francesco Gaspari**

La disciplina “speciale” dell’ENAC in materia di aeromobili a pilotaggio remoto per contenere gli effetti dell’emergenza epidemiologica coronavirus ..... pag. 7

**Cecilia Severoni**

First considerations on the legal regulation of the unmanned ships ..... pag. 29

**Federico Franchina**

The new European Union Regulation on Unmanned Aircraft System and the Air Navigation Services ..... pag. 40

**Barbara Verzicco**

Le ordinanze degli appalti pubblici al tempo del Covid-19 ..... pag. 61

### NOTE A SENTENZA/LAW NOTES

**Giuseppina Agata Di Guardo**

Riflessioni sul *bird strike* a margine di una pronuncia del Tribunale di Parma ..... pag. 80

**Eleonora Papi Rea**

Della nozione di incidente aereo nella sentenza della Corte di giustizia UE 19 dicembre 2019: un caso di sinistro alla persona del passeggero ..... pag. 92

*Note a sentenza*

**Della nozione di incidente aereo nella sentenza della  
Corte di giustizia UE 19 dicembre 2019: un caso di  
sinistro alla persona del passeggero\***

**Eleonora Papi Rea**

*Avvocato dell'Ente nazionale per l'aviazione civile*

---

**Abstract**

*Concept of air accident in the UE Court of Justice judgment in case C-532/18.*

*The UE Court of Justice has been asked for a preliminary ruling, referred by the Austrian Supreme Court pursuant to Article 267 of the Treaty on the Functioning of the European Union, on the configurability of the spillage of a cup of coffee as accident within the meaning of Article 21 of the Montreal Convention 1999. The Court ruled that 'accident' covers all situations occurring on board an aircraft in which an object used when serving passengers has caused bodily injury to a passenger, without it being necessary to examine whether those situations stem from a hazard typically associated with aviation.*

*Parole chiave: Air accident; Montreal Convention 1999; Lack of a definition; EU legal system; New definition of accident.*

---

Sommario — 1. Analisi del caso — 2. Il trasporto aereo di passeggeri nel diritto nazionale italiano, comunitario e internazionale uniforme — 3. La nozione di incidente nel trasporto aereo — 4. Conclusioni

**1. Analisi del caso**

Con la sentenza 19 dicembre 2019, nel procedimento C-532/18, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha affermato che i danni provocati al passeggero dal rovesciamento del caffè bollente in volo debbano essere pagati dalla compagnia aerea.

Il pronunciamento trae origine dalla vicenda dell'agosto 2015, allorché una passeggera di sei anni (la ricorrente) volava con la propria famiglia da Maiorca a Vienna su un

---

\* Sottoposto a referaggio.

aereo della compagnia Nikki Luftfahrt (resistente assoggettata a procedura fallimentare). Nel corso del viaggio, mentre l'assistente di volo serviva le bevande, una tazza di carta (priva di coperchio) colma di caffè caldo appena preparato e poggiata sul tavolino fissato allo schienale del sedile anteriore, iniziava a scivolare. Il padre, informato dall'assistente di volo di quanto stava accadendo, però, non poteva impedire che il bicchiere si rovesciasse, versando il contenuto sulla coscia destra e sul petto della bambina, che subiva ustioni di secondo grado per un'estensione complessiva di circa il 2-4 % della superficie corporea. Non è stato possibile accertare se il tavolino avesse un difetto e fosse inclinato fin dall'inizio, né se la tazza di caffè fosse scivolata a causa di vibrazioni dell'aereo.

La fattispecie in esame richiama la disposizione dell'articolo 17, § 1, della *Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999* (in seguito, semplicemente, Convenzione di Montreal), a norma della quale il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero per il fatto stesso che l'evento che ha causato la morte o la lesione si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco.

In base al richiamato dispositivo, la ricorrente ha chiesto al curatore fallimentare della compagnia aerea un risarcimento dei danni morali e un indennizzo per danno estetico per complessivi € 8.500,00, nonché l'accertamento della responsabilità per le future conseguenze dell'incidente.

La resistente ha eccepito che la responsabilità di cui al riportato articolo 17 verrebbe meno nel caso di un incidente, in cui non sarebbe stato un evento improvviso e imprevisto a determinare la caduta della tazza di caffè e il rovesciamento della bevanda; inoltre, laddove si ammetta la sussistenza di un incidente, esso comunque non sarebbe stato causato dalla compagnia aerea ovvero dai suoi dipendenti; in ogni caso, non si sarebbe verificato alcun rischio tipico della navigazione aerea.

Il giudice di primo grado, considerava il fatto come incidente ai sensi dell'articolo 17 della Convenzione di Montreal, in considerazione di ciò che le diverse posizioni che può assumere l'aeromobile sono idonee a determinare lo scivolamento di oggetti posti sul tavolino. Di conseguenza, accoglieva la richiesta di pagamento.

Il giudice d'appello, invece, respingeva il ricorso, poiché solo gli incidenti causati da un rischio tipico della navigazione aerea rientrerebbero nel campo di applicazione dell'articolo 17 della Convenzione di Montreal, di tal che la ricorrente sarebbe tenuta a fornire prova della causa del rovesciamento.

Avverso la sentenza di appello veniva proposto ricorso per cassazione, alla *Oberster Gerichtshof* (Corte suprema austriaca) che ha sottoposto alla Corte di giustizia dell'Unione europea il quesito se costituisca un "incidente", implicante la responsabilità del vettore ai sensi dell'articolo 17, § 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.

Nell'ambito della questione pregiudiziale deferitale, la Corte di giustizia ha stabilito che l'articolo 17, § 1, della Convenzione di Montreal 1999, dev'essere interpretato nel senso che la nozione di "incidente", di cui alla disposizione medesima, ricomprende tutte le situazioni che si producono a bordo di un aeromobile nelle quali un oggetto impiegato

per il servizio ai passeggeri abbia prodotto lesioni personali ad un passeggero, senza che occorra acclarare se tali situazioni risultino da un rischio inerente al trasporto aereo<sup>1</sup>. Tuttavia, l'interpretazione fornita potrebbe avere l'effetto di estendere a tal punto la responsabilità vettoriale da imporre qualche considerazione in merito al trasporto aereo dei passeggeri, anche in punto di diritto nazionale italiano e internazionale uniforme.

## **2. Il trasporto aereo dei passeggeri nel diritto nazionale italiano, comunitario e internazionale uniforme<sup>2</sup>**

In tema di trasporto marittimo e aereo, a seguito della revisione della parte aeronautica<sup>3</sup>, nel codice della navigazione italiano, residua la sola previsione relativa alla responsabilità del vettore marittimo per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero, dipendenti da fatti verificatisi dall'inizio dell'imbarco sino al compimento dello sbarco, se egli non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile<sup>4</sup>. Difatti, l'analoga disposizione relativa alla navigazione aerea di cui all'articolo 942 è stata sostituita dalla prescrizione assicurativa ed è collocata nella sezione dedicata al trasporto di persone e bagagli che, nei primi articoli, opera un rinvio generale alla disciplina comunitaria (articoli 941-947 c. nav.).

Secondo la tecnica del rinvio formale alla disciplina internazionale e comunitaria, adottata dal codice della navigazione nel testo modificato dalla riforma realizzata negli

---

<sup>1</sup> Anche l'avvocato generale, nelle conclusioni presentate il 26 settembre 2019, perviene alle medesime conclusioni, basandosi su ciò che il "raffronto in prospettiva tra il regime di responsabilità derivante attualmente dalla Convenzione di Montreal (...) e il regime previsto in passato dalla Convenzione di Varsavia" evidenzerebbe una evoluzione in chiave rafforzativa della protezione dei passeggeri. Cfr., in particolare, p.to 51 delle richiamate conclusioni.

<sup>2</sup> Sulla necessità del coordinamento della sistematica del codice della navigazione con la disciplina speciale in continua evoluzione e fortemente condizionata dalle istanze e politiche comunitarie e con i rapporti fra il diritto interno comune e speciale e il diritto europeo, si veda il saggio di A. XERRI SALAMONE, *Il trasporto aereo tra diritto uniforme, politiche comunitarie e diritto interno*, in E. ROSAFIO, R. TRANQUILLI LEALI (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria e uniforme*, Milano, 2011.

<sup>3</sup> Con il d. lgs. 9 maggio 2005 n. 96, *Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265*, e il d. lgs. 15 marzo 2006 n. 151, *Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, recante la revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione*, la parte aeronautica del codice della navigazione è stata corretta e integrata, sia per allinearne i contenuti alle prescrizioni comunitarie, sia per aggiornarne la disciplina, riportando ad unità il diritto aeronautico. Sull'argomento, si vedano i fondamentali contributi di E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione parte aerea*, in *Nuove leggi civili commentate*, 2006, p. 1341; G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 2006, p. 699 ss.; A. ANTONINI, *L'aeroporto nella revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. trasp.*, 2006, p. 839 ss.; S. BOTTACCHI, *La riforma della parte aeronautica del codice della navigazione: le principali novità in materia di navigazione aerea*, in *Dir. comm. int.*, 2006, p. 215 ss.; M. GRIGOLI, *Profili normativi della navigazione aerea*, Bari, 2006; G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 2005, p. 1201 ss. Inoltre, specificamente su alcune delle principali novità della riforma, si vedano i contributi di vari autori contenuti in B. FRANCHI, S. VERNIZZI, *Il diritto aeronautico fra ricodificazione e disciplina comunitaria*, Milano, 2007.

<sup>4</sup> Il periodo garantito dalla responsabilità presunta del vettore marittimo è delimitato dall'articolo 409 c. nav. in maniera sostanzialmente conforme alla corrispondente formulazione dell'articolo 942 c. nav., nella versione antecedente alla riforma della parte aeronautica del codice della navigazione. Quest'ultimo, a sua volta, prende a riferimento l'ambito spazio-temporale individuato dall'articolo 17 della Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929. Sul punto, cfr. *Relazione al codice della navigazione*, n. 593.

anni 2005 e 2006 al fine di assicurare l'adattamento costante e automatico del diritto interno a quelli uniforme e comunitario, l'articolo 941 c. nav., stabilisce che il trasporto aereo di persone e di bagagli, compresa la responsabilità del vettore per lesioni personali del passeggero, sia regolato dalle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica<sup>5</sup>.

Nell'ordinamento giuridico interno, al vettore (articolo 1678 c. civ.) si applica il regime di responsabilità aggravata per colpa presunta: egli risponde dell'inadempimento e del ritardo, a norma delle disposizioni in materia di obbligazioni, e dei sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore e della perdita e dell'avaria delle cose che quello porta con sé, se non prova di aver adottato tutte le misure idonee per evitare il danno (articolo 1681 c. civ.). Di tale responsabilità, il vettore può liberarsi solo provando di aver predisposto e adottato tutte le misure idonee a tenere indenne il passeggero da danni, salva l'eventuale ricorrenza dell'esimente tipica del caso fortuito, della colpa del passeggero o della colpa di terzi. Sul viaggiatore, invece, grava l'incombenza della prova del solo titolo di trasporto<sup>6</sup>.

Alla responsabilità contrattuale (articoli 1218 e 1681 c. civ.), può aggiungersi la responsabilità per fatto illecito in applicazione del generale principio del *neminem laedere* (articolo 2043 c. civ.), che onera il passeggero di dimostrare il danno subito, il nesso causale e l'elemento soggettivo del dolo o della colpa del vettore<sup>7</sup>. In proposito,

---

<sup>5</sup> L'adozione della tecnica del rinvio c.d. dinamico o mobile, anche a seguito delle indicazioni fornite da C. Cost. 14 dicembre 1984, n. 292, è stata accolta con favore dalla dottrina. Cfr. E. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose: riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano, 2007, p. 25; A. ANTONINI, *I contratti di utilizzazione dell'aeromobile*, in *Dir. mar.*, 2006, p. 646; G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *Il compimento, cit.*, p.728.

<sup>6</sup> Dall'obbligo del vettore di far arrivare il passeggero incolume a destinazione quale uno dei *naturalia negotii* scaturisce la responsabilità contrattuale in capo allo stesso in caso di sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore, durante l'esecuzione del contratto. Cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, in *Trattato A. CICU, F. MESSINEO*, Milano, 2007, p. 800. In materia di obbligo di protezione del passeggero, va segnalata la posizione di chi sostiene che detto obbligo assuma i connotati di obbligazione fondamentale, connessa alla esecuzione dell'obbligazione principale di trasporto, ma a un tempo autonoma e oggetto principale anch'essa, in quanto effetto legale tipico: vale a dire che l'obbligazione di trasporto senza danno costituisce l'effetto *ex legge* dell'articolo 1678 c. civ., codificato nell'articolo 1681 c. civ. Cfr. G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione di trasporto aereo di persone*, Padova 1994, p. 62 ss., che affronta l'argomento anche in accurati termini comparatistici rispetto ad altri ordinamenti europei. L. TULLIO, *L'obbligazione di protezione nel trasporto marittimo e aereo*, in *Dir. trasp.*, 2013, II, p. 349 ss., sostiene che l'obbligazione di protezione sia invece al contempo accessoria – in quanto segue le sorti dell'obbligazione di trasferimento – e autonoma – perché, una volta assunta l'obbligazione, il vettore è tenuto all'adempimento indipendentemente dall'obbligazione di trasferimento, in quanto ha finalità e giustificazione proprie e diverse da quest'ultima. L'Autore, riportando i tratti fondamentali dell'istituto della *locatio-conductio* (nella duplice configurazione della *locatio rerum veherandarum* o della *locatio navis*) con cui il diritto romano classico disciplinava gli odierni contratti di trasporto marittimo e di utilizzazione della nave, ne evidenzia il capovolgimento delle obbligazioni. Egli constata, difatti, come, oggi a differenza di allora, l'obbligazione accessoria di trasferimento sia diventata principale e quella principale della messa a disposizione dello spazio sia diventata non solo accessoria, ma si sia “*specificata ed evoluta ulteriormente in quanto il concetto di idoneità dello spazio, con l'ausilio del principio di buona fede, si è poi concretato nell'obbligazione di protezione del passeggero*”.

<sup>7</sup> In tali termini, M. GRIGOLI, *Il trasporto*, in *Trattato Rescigno*, 11, III, Torino, 1984, p. 772; *contra*, A. ASQUINI, *Massime non consolidate in tema di responsabilità nel trasporto di persone*, nota a Cass. 16 aprile 1951, n. 933, in *Rivista del diritto commerciale*, Padova, 1951, II, p. 1 ss. La questione rileva ai fini dei termini di prescrizione e di danno risarcibile. In generale, la giurisprudenza riconduce al potere dispositivo delle parti la scelta o l'esercizio cumulativo delle due azioni (in tal senso, da ultimo, Cass. 3 ottobre 1996, n. 8656). Nel prosieguo del commento, si vedrà come l'esperimento dell'azione aquiliana in luogo o in concorso con quella contrattuale sia da considerarsi preclusa per tutte le ipotesi di

deve altresì tenersi conto del diverso regime di responsabilità *ex art.* 2054 c. civ., più favorevole al passeggero danneggiato in ordine all'onere della prova da fornire, in caso di circolazione su veicoli senza guida di rotaie.

Nella disciplina internazionale uniforme, circa il titolo della responsabilità, l'art. 29 della Convenzione di Montreal dispone che, “*nel trasporto di passeggeri, bagaglio e merci, ogni azione di risarcimento per danni promossa a qualsiasi titolo in base alla presente convenzione o in base a un contratto o ad atto illecito o per qualsiasi altra causa, può essere esercitata unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente convenzione*”<sup>8</sup>. In pratica, la Convenzione di Montreal non tiene in alcun conto le differenze basate sul titolo contrattuale o extracontrattuale della responsabilità del vettore previste dall'ordinamento nazionale, con ovvie conseguenze sul piano dell'applicabilità dei principi di diritto dell'ordinamento giuridico italiano<sup>9</sup>. Ne deriva che la disciplina interna in materia di responsabilità vettoriale non può essere di alcun ausilio ai fini dell'inquadramento del caso in esame.

Nella definizione della responsabilità del vettore aereo, la Convenzione in parola ha stabilito due livelli (c.d. *two tier system*), sancendo, per i danni alla persona, un regime

---

responsabilità del vettore aereo coperte dalla Convenzione di Montreal, a cui sia il codice della navigazione che l'ordinamento comunitario espressamente rinviano.

<sup>8</sup> La Convenzione di Montreal, in vigore nello Stato italiano dal 28 giugno 2004 a seguito di autorizzazione alla ratifica con legge 10 gennaio 2004 n. 12, è divenuta parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione europea in forza della decisione del Consiglio del 5 aprile 2001 (2001/539/CE), nonché per i rinvii alla stessa operati dal regolamento (CE) n. 2027/1997 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti (GUCE L285/1) con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli. In particolare, proprio in tema di responsabilità del vettore aereo per lesioni personali del passeggero, l'art. 3, regolamento (CE) n. 2027/1997, come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002, rinvia alle disposizioni della Convenzione di Montreal e l'articolo 941 c. nav. rinvia alle norme comunitarie e internazionali in vigore nella Repubblica.

<sup>9</sup> Sul tema, approfonditamente, E. G. ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006, p. 255 ss., a cui si rinvia per gli accurati riferimenti dottrinali e giurisprudenziali in tema di concorso tra azione contrattuale ed extracontrattuale nell'ordinamento italiano. Secondo l'autrice, la scelta della unificazione legale del contenuto delle azioni contrattuale ed extracontrattuale evidenzia l'intento di gravare il vettore degli effetti derivanti dallo svolgimento dell'attività economica, assicurando, in tal modo, il risarcimento alle vittime degli incidenti. L'interpretazione appare compatibile con quella di chi afferma che una vera responsabilità oggettiva si realizzerebbe con l'assunzione del rischio d'impresa, in base al principio *cuius commoda eius incommoda*. Cfr. G. B. FERRI, *La responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero: garanzia, rischio e responsabilità oggettiva*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006, p. 59. Più recentemente, la questione del diverso titolo della responsabilità del vettore e il cumulo delle azioni corrispondenti è stata affrontata da A. ANTONINI, *Responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale: il diritto dei trasporti, banco di prova di una adeguata evoluzione del regime del concorso*, in *Resp. civ. e prev.*, 2010, p. 253 ss. che ritiene ammissibile il concorso delle azioni contrattuale ed extracontrattuale, anche se irrilevante sul piano giuridico, in quanto l'azione, a qualsiasi titolo esercitata resta pur sempre assoggettata alle condizioni e alle regole previste dalla convenzione di diritto uniforme applicabile. Altri, invece, criticano il concorso di responsabilità sostanzialmente sulla base di due considerazioni: in primo luogo, la regolamentazione pattizia ha connotazione di specialità rispetto al principio generale del *neminem laedere*; in secondo luogo, ma soprattutto, la tutela aquiliana del diritto di credito, svincolata dal requisito della lesione di un diritto soggettivo assoluto, comporta sempre la sussistenza della responsabilità extracontrattuale, laddove invece l'articolo 1681 c. civ. è già di per sé idoneo a tutelare i diritti primari violati mediante l'inadempimento. In tal senso, si veda G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione*, *op. cit.*, p. 107 ss. e p. 108 ss. Sul tema del rischio, infine, si veda A. ZAMPONE, *La tutela della persona del passeggero nella recente evoluzione del diritto materiale uniforme in materia di trasporti*, in *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*, 2014, on line al link <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=68285>.

di responsabilità oggettiva fino all'importo di 100.000 D.S.P. (attualmente fissato in 128.821 D.S.P. ai sensi dell'articolo 24 della Convenzione<sup>10</sup>), delimitandola nell'ambito spazio-temporale che va dall'inizio delle operazioni di imbarco al compimento di quelle di sbarco, incluso l'intero periodo a bordo dell'aeromobile<sup>11</sup>, salva la prova liberatoria o della colpa esclusiva o concorrente del danneggiato (articoli 17-21) e un regime di responsabilità soggettiva per colpa presunta, per la parte del danno eccedente, potendo il vettore, ai sensi dell'articolo 22, § 2, lettere *a*) e *b*), fornire la prova liberatoria<sup>12</sup>. Lo scopo della Convenzione di garantire copertura giuridica per i danni subiti dai passeggeri riconducibili al rischio del volo è consacrato nel già riportato articolo 17, § 1, relativo alla responsabilità del vettore per i sinistri che cagionino al passeggero morte o lesioni corporali, sostanzialmente uguale (anche nel riferimento numerico) alla analoga disposizione della precedente Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929<sup>13</sup>.

---

<sup>10</sup> Sui limiti pecuniari della responsabilità del vettore nel sistema di Varsavia e le correlate vicende italiane, cfr. T. BALLARINO, S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988, p. 651 ss. Con riferimento alla significativa C. Cost., 6 maggio 1985 n. 183, che ha dichiarato la illegittimità costituzionale delle leggi di esecuzione dell'art. 21/1 della Convenzione di Varsavia 1929, come sostituito dall'art. XI del protocollo dell'Aja 28 settembre 1955, cfr. E. FOGLIANI, *La limitazione della responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte Costituzionale*, in *Dir. mar.*, 1985, p. 766 ss.

<sup>11</sup> Gli esatti limiti iniziale e finale delle operazioni di imbarco e sbarco hanno determinato dibattiti in dottrina e giurisprudenza. In argomento, si veda G. MASTRANDREA, *L'ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006, p. 73 ss. U. LA TORRE, *La responsabilità per le operazioni di imbarco e sbarco nel trasporto aereo di persone*, in L. MASALA, E. G. ROSAFIO (a cura di), *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Milano, 2006, evidenzia la necessità dell'"esatto adempimento delle prestazioni (...) propedeutiche e successive [al viaggio]".

<sup>12</sup> Sull'anomalia del sistema risarcitorio basato sulla *two-tier liability* del vettore aereo, con riferimento al regolamento (CE) n. 2027/1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, si veda L. TULLIO, *Spunti sulla responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, p. 600 ss. In generale, sulla Convenzione di Montreal, M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. mar.*, 2000, 798 ss.; G. ROMANELLI, *Diritto uniforme dei trasporti e Convenzione di Montreal 1999*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano 2002. Sull'assunzione, da parte del vettore, del rischio dell'impossibilità non imputabile ad adempiere all'obbligazione di protezione, in quanto la tutela del passeggero si attua prescindendo dalla condotta del vettore, cfr. A. ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, Napoli, 2008, p. 221 ss. G. B. FERRI, *op. cit.*, 62 ss., ritenendo che la responsabilità presupponga un dovere e che la violazione di un dovere non sia sussumibile sotto la categoria del rischio, inquadra in termini di garanzia la posizione del vettore tenuto alla rifusione nei limiti dei 100.000 D.S.P. Più in generale, sulla responsabilità del vettore aereo in argomento, A. ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp.*, 2000, p. 7 ss.

<sup>13</sup> La Convenzione di Varsavia 1929 (resa esecutiva con legge 19 maggio 1932 n. 841 ed entrata in vigore in Italia il 15 maggio 1933), con i suoi successivi Protocolli di emendamento, è stata sostituita dalla Convenzione di Montreal 1999. La Convenzione di Varsavia continua tuttavia ad applicarsi in via del tutto residuale qualora il trasporto avvenga tra Stati firmatari della Convenzione di Varsavia e almeno uno di essi non sia parte della Convenzione di Montreal. In merito a tale aspetto, cfr. D. BOCCHESI, *Sui problemi interpretativi sollevati dall'art. 55 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale*, in *Dir. trasp.*, 1999, p. 35 ss. Per un'analisi approfondita della Convenzione di Varsavia, con elementi di comparazione con il diritto internazionale uniforme marittimo, si rimanda a T. BALLARINO, S. BUSTI, *op. cit.*, p. 608 ss.

### **3. La nozione di incidente nel trasporto aereo**

Nella ricostruzione del quadro normativo concernente il trasporto aereo di persone che si è tentato di operare, non è tuttavia ricavabile la nozione di incidente necessaria ai fini del presente lavoro.

In primo luogo, il tenore letterale della disposizione di cui all'art. 17 della Convenzione di Montreal non consente di qualificare precisamente le caratteristiche del fatto costitutivo dell'obbligazione risarcitoria: difatti, i vocaboli "*accident*", nei testi inglese e francese, ed "*evento*", nel testo italiano (seppure, quest'ultimo, non ufficiale), contenuti nell'articolo 17, in termini di significato, fanno riferimento a un evento casuale, a un sinistro, o un infortunio. Sorvolando sulla eventualità che il fatto causativo del danno alla persona del passeggero riguardi solo la sua integrità fisica oppure anche una alterazione dello stato psichico che non sia conseguenza di un danno fisico, si pone dunque la questione della qualificazione dell'evento, di cui manca una definizione in seno agli atti convenzionali, sia in quello del 1999, che in quello più risalente del 1929<sup>14</sup>.

Un intervento sul termine *accident* fu tentato in occasione della predisposizione del Protocollo di Guatemala City del 1971, per altro mai entrato in vigore: quello emendava l'articolo 17 della Convenzione di Varsavia, introducendo il termine *fait* e, di fatto, connotando l'evento in termini decisamente meno restrittivi<sup>15</sup>. Quella, così come i lavori preparatori della Convenzione di Montreal, si rivelarono una occasione persa per fornire una nozione di incidente dai contorni più chiari e definiti.

Neppure il ricorso all'Annesso XIII, *Aircraft Accident and Incident Investigation*, della Convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata a Chicago il 7 dicembre 1944<sup>16</sup>, o alle definizioni contenute nel regolamento (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 (GUUE L295/35), sono di ausilio nella individuazione del significato più appropriato da attribuire al termine. Infatti, sebbene entrambi rechino una definizione di incidente (nell'Annesso, *incident* è inteso come una "*occurrence associated with the operation of an Aircraft*" idonea a incidere sulla sicurezza delle operazioni; nel regolamento, invece, l'incidente è riconducibile a un evento in cui una persona riporti lesioni gravi o mortali, l'aeromobile riporti avarie o danni strutturali o l'aeromobile sia scomparso o completamente inaccessibile), tuttavia, lo scopo degli atti in questione di prevenire gli

---

<sup>14</sup> La questione del risarcimento del danno psichico puro ha impegnato a lungo dottrina e giurisprudenza ed è tutt'oggi questione controversa. Sul presupposto che il sistema di Montreal ammette la risarcibilità della sola *bodily injury*, parte della dottrina ritiene risarcibile anche il mero danno psichico laddove esso sia ammesso dal diritto interno (a. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, p. 442), altra parte ritiene invece esaustiva la disciplina internazionale uniforme e per tanto escludente la risarcibilità di detti danni (A. ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006, p. 81). Sul danno psichico, inoltre, cfr. L. TULLIO, *Breviario di diritto della navigazione*, Milano, 2016, p. 186 ss.

<sup>15</sup> In generale, sul citato Protocollo, si veda G. RINALDI BACCELLI, *Analisi critica del Protocollo di Guatemala City*, in *Dir. aereo*, 1971, p. 181.

<sup>16</sup> La Convenzione di Chicago è stata resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956 n. 561. Il problema del recepimento del Annessi alla Convenzione, dopo anni di tentennamenti, si è finalmente risolta con la previsione, nell'articolo 690 c. nav. come complessivamente modificato dalla revisione del codice, del recepimento mediante l'emanazione di regolamenti tecnici dell'ENAC.

incidenti di *safety* non consente di configurare il caso di specie ai sensi delle definizioni riportate negli stessi<sup>17</sup>.

Sulla questione, già da tempo è impegnata la giurisprudenza di *common law* che ha connotato la nozione di *accident* di cui all'articolo 17 della Convenzione di Varsavia in modo da escludere le conseguenze di quello che è il normale, usuale e atteso svolgimento delle operazioni dell'aeromobile: nel tempo, detta giurisprudenza lo ha riferito a un evento inusuale od inatteso, ovvero di intensità inusuale o inattesa rispetto al volo.

Nel caso *Quinn v. Canadian Airlines International Ltd.*, la Ontario Court – General Division –, il 30 maggio 1994, relativo a un passeggero afflitto da un'avanzata osteoporosi che lamentava di aver subito fratture a seguito di turbolenze nel volo, ne ha rigettato la domanda<sup>18</sup>. Ancora i giudici canadesi, in *Koor v. Air Canada*, Ontario Superior Court of Justice, 12 giugno 2001, hanno escluso che rispondesse alla nozione di *accident* la caduta del passeggero, a seguito di turbolenza, con conseguente frattura<sup>19</sup>.

Nella nota vicenda *Air France v. Saks* (U.S. Supreme Court, 4 marzo 1985), la Corte suprema degli Stati Uniti ha riferito la nozione in questione ad un “*unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger*” escludendo, nel caso di specie, la rispondenza alla nozione della rottura del timpano, in quanto comunque l'impianto di pressurizzazione dell'aeromobile aveva correttamente funzionato<sup>20</sup>.

Anche la giurisprudenza nazionale di legittimità – sulla base dell'articolo 942 (nel testo previgente alla riforma del codice della navigazione) e della disposizione contenuta nell'articolo 1681 c. civ. – è giunta alle medesime conclusioni della Corte degli Stati Uniti nel menzionato caso *Air France vs. Saks*, laddove ha escluso la responsabilità vettoriale in assenza di accadimenti anomali nella navigazione (cfr. Cass. civ. Sez. III, 15 febbraio 2006, n. 3285<sup>21</sup>). Nel caso di specie, il passeggero aveva perduto l'udito

---

<sup>17</sup> F. PELLEGRINO, *La nozione di incidente nel trasporto aereo*, in E. ROSAFIO, R. TRANQUILLI LEALI (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria e uniforme*, Milano, 2011, p. 60 ss., dopo un'approfondita disamina comparata dell'articolo 17 del sistema di Varsavia-Montreal e della normativa in materia di inchieste, rileva un diverso concetto di incidente aeronautico: la nozione in materia di responsabilità del vettore aereo nel trasporto di persone sarebbe, al contempo, più ampia di quella relativa alle *investigations*, non richiedendo la caratterizzazione dell'accadimento negativo, ma anche più restrittiva, limitandosi ai soli danni ai passeggeri senza alcuna rilevanza per il pregiudizio dell'aeromobile. L'autrice ravvisa condivisibilmente, nella normativa di Varsavia-Montreal, la prevalenza dell'esigenza di matrice privatistica del risarcimento dei danni subiti dal passeggero e, nella disciplina in materia di inchieste, il fine pubblicistico dell'individuazione delle cause dell'incidente e della prevenzione ai fini della sicurezza.

<sup>18</sup> Cfr. R. I. R. Abeyratne, *Emergent Commercial Trends and Aviation Safety*, MILTON ABINGTON, 2020, che evidenzia come la decisione aggiunga slancio alla tendenza delle Corti che interpretano il termine incidente di cui alla Convenzione di Varsavia nel senso di precludere efficacemente pretese inconsistenti basate sulla libera interpretazione del vocabolo.

<sup>19</sup> Cfr. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, in *Diritto e storia*, 2003, on line, al link <http://www.dirittoestoria.it/lavori2/Contributi/Comenale-Responsabilit.htm>.

<sup>20</sup> Per i contenuti del caso, richiamato da M. COMENALE PINTO, *Nozione di incidente e condotte omissive del vettore e dei suoi preposti nel trasporto aereo internazionale di persone*, in *Dir. trasp.*, 2006, p. 609 ss., cfr. il sito web della U.S. Supreme Court <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>. Per una rassegna dei pronunciamenti giurisprudenziali in merito alla coerenza nell'applicazione della definizione di incidente, cfr. I. LARSEN, *Regime of Liability in Private International Air Law - with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*, in *Juridiskinstitut: part of school of business and social sciences*, 1999, 27, on line, al link <https://law.au.dk/fileadmin/Jura/dokumenter/forskning/rettid/2002/speciale-20020002.pdf>.

<sup>21</sup> In *Dir. trasp.*, 2007, p. 509, con nota di W. Pagliei, *La colpa del passeggero nel trasporto aereo*.

durante la manovra di atterraggio dell'aereo, per la normale variazione della pressione barometrica nell'aeromobile. La Corte di cassazione ha confermato la sentenza di appello che – rilevando che il trasporto aereo si era svolto in modo del tutto regolare, senza anomalie, come attestato dal rapporto di servizio di cabina e dal quaderno tecnico di bordo – aveva affermato che le circostanze inducevano a ravvisare con certezza l'esclusiva colpa del danneggiato nella verifica dell'evento, al quale si era volontariamente esposto nonostante gli specifici precedenti anamnestici<sup>22</sup>.

In pratica, i riportati indirizzi giurisprudenziali evidenziano che, fintanto che le operazioni di volo si svolgono nell'intervallo di valori tecnicamente accettabili in termini di *safety*, come ricavabili dai manuali d'impiego e dalle specifiche tecniche degli aeromobili, un incidente non può essere ritenuto perturbativo di per sé e neppure, di conseguenza, in rapporto di causalità diretta con le lesioni eventualmente subite dai passeggeri.

#### **4. Conclusioni**

Alla stregua della giurisprudenza menzionata, dunque, in mancanza di un evento anomalo nella navigazione inteso in senso tecnico, il caso del caffè rovesciato non dovrebbe essere riconducibile alla nozione di incidente ai sensi dell'art. 17.

Così interpretando, però, e in mancanza della distinzione netta dei titoli di responsabilità vettoriale (contrattuale ed extracontrattuale) a livello comunitario e internazionale uniforme, il passeggero risulterebbe penalizzato nell'ottenimento del risarcimento del danno subito. Con molta probabilità, è proprio questa la ragione che ha indotto la Corte di giustizia a riportare qualsivoglia tipo di evento alla nozione di incidente risarcibile, senza ravvisare la necessità di verificare se la specifica situazione risulti da un rischio inerente al trasporto aereo o meno<sup>23</sup>. Le uniche condizioni consistono nella delimitazione dell'evento nell'ambito spazio-temporale previsto dalla Convenzione e nelle caratteristiche di involontarietà, dannosità e imprevedibilità dell'evento, nella definizione fornita dalla sentenza in commento<sup>24</sup>.

Sebbene l'intento sia apprezzabile, in quanto tale interpretazione garantisce al passeggero la rifusione dei danni subiti anche a causa di eventi non riconducibili direttamente alla navigazione aerea, tuttavia, la pronuncia non appare pienamente condivisibile, sia sotto il profilo del giusto equilibrio degli interessi dei vettori aerei e dei passeggeri, sia perché sembra non tenere conto dei canoni ermeneutici del diritto internazionale generale, che si impongono pure all'Unione europea.

Quanto al primo aspetto, il quinto comma del preambolo della Convenzione di Montreal richiede che sia preservato il “*giusto equilibrio degli interessi*”, segnatamente degli

---

<sup>22</sup> Occorre rendere conto, per altro, che pende attualmente una ulteriore questione pregiudiziale innanzi alla Corte di giustizia avente a oggetto proprio la nozione di *accident* e relativa al caso di un passeggero che avrebbe sofferto di un'ernia del disco a seguito di un atterraggio c.d. duro. Cfr. causa C-70/20, YL c. Altenrhein Luftfahrt GmbH.

<sup>23</sup> La tendenza della Corte di giustizia ad ampliare, attraverso la propria interpretazione, l'ambito di applicazione della Convenzione di Montreal, finendo per ricondurre alla sua disciplina fattispecie che dovrebbero esserne escluse è stata rilevata da F. MANCINI, *Danno da ritardo, azione contro il vettore aereo da parte di persona diversa dal passeggero e Convenzione di Montreal*, in *Dir. trasp.*, 2017, p. 415.

<sup>24</sup> “*Il senso comunemente attribuito alla nozione di “incidente” è quello di evento involontario dannoso impreveduto*”. Cfr. Corte di giustizia UE, sentenza 19 dicembre 2019, causa C-532/18, p.to 35.

interessi dei vettori aerei e dei passeggeri<sup>25</sup>, che non può ritenersi garantito solo sulla base della considerazione che “*l’estensione della tutela dei passeggeri, anche in relazione a incidenti non specificamente connessi ad un rischio inerente al trasporto aereo, non determini un onere risarcitorio eccessivo per i vettori aerei*” (sic!)<sup>26</sup>.

Quanto al secondo aspetto, la Convenzione di Vienna del 23 maggio 1969, sul diritto dei trattati, vincolante per l’Unione e richiamata dalla sentenza in commento, impone l’interpretazione in buona fede dei trattati, secondo il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto e alla luce del suo oggetto e del suo scopo. Inoltre, la stessa Corte di giustizia ha in passato rilevato che le nozioni contenute nella Convenzione di Montreal devono essere oggetto di un’interpretazione uniforme e autonoma, di tal che non dei differenti significati attribuiti loro nel diritto interno degli Stati membri dell’Unione deve tenersi conto, bensì delle regole interpretative del diritto internazionale generale<sup>27</sup>. Nonostante ciò, nel caso in esame, la Corte comunitaria non ha tenuto in alcun conto la giurisprudenza internazionale formatasi sulla nozione di incidente e ivi sommariamente e solo parzialmente richiamata.

In conclusione, la sentenza, dotata di efficacia interpretativa vincolante dalla data del pronunciamento, rende auspicabile un intervento chiarificatore e dirimente del legislatore internazionale uniforme nell’ambito dell’articolo 17 della Convenzione di Montreal.

---

<sup>25</sup> Sul punto, si vedano le sentenze della Corte di giustizia 6 maggio 2010, *Walz*, in causa C-63/09, e 22 novembre 2012, *Espada Sánchez e a.*, in causa C-410/11.

<sup>26</sup> Cfr. punto 42, Corte di giustizia UE, sentenza 19 dicembre 2010, *cit.*

<sup>27</sup> Cfr. Corte di giustizia UE, sentenza 7 novembre 2019, causa C-213/18, *GUAITOLI*.

Promossa da:

**demetra**  
CENTRO STUDI