

## ANCORA SULLA NOZIONE DI "ACCIDENT"

### IN BASE ALLA CONVENZIONE DI VARSAVIA

La decisione della Corte Suprema americana in commento riguarda il caso del sig. Hanson, deceduto durante un volo da Atene a San Francisco per un attacco di asma dovuto ad inalazione di fumo passivo, nonostante lo stesso avesse più volte chiesto all'assistente di volo di essere spostato in una zona dell'aereo lontana dalla zona fumatori.

La Corte Suprema ha tenuto preliminarmente conto della definizione di "accident" (1) di cui alla sentenza della Corte Suprema degli Stati Uniti nel caso *Air France v. Saks* (2), che ha stabilito che la responsabilità del vettore secondo l'art. 17 della Convenzione di Varsavia può essere affermata solo se il danno subito dal passeggero è causato da un evento inaspettato ed inusuale, esterno al passeggero e non se è derivato dalla reazione personale del passeggero alle normali operazioni di volo. La Corte aveva inoltre stabilito che l'attore avrebbe solo l'onere di provare che qualche anello nella catena degli eventi era inusuale o inaspettato (3).

La Corte Suprema degli Stati Uniti nel caso *Husain* ha sostenuto che il rifiuto di assistere un passeggero non può considerarsi un'omissione, ma costituisce un evento di fatto e un anello nella catena degli eventi che hanno portato alla morte del sig. Hanson.

La Corte ha comunque incidentalmente precisato che anche l'omissione può essere considerata "accident" ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia. A tal fine ha fatto riferimento ad altre disposizioni della Convenzione stessa, ove non vi è distinzione tra azione ed omissione nello stabilire la responsabilità del vettore. In particolare l'art. 25 prevede che la limitazione di responsabilità

non si applica nel caso in cui il danno è derivato da un atto od un omissione del vettore fatto con l'intento di provocare il danno o temerariamente con la cosapevolezza che un danno ne sarebbe derivato. Inoltre l'art. 20 prevede che il vettore non è responsabile se prova di aver preso tutte le misure necessarie per evitare il danno, in tal modo suggerendo che anche l'omissione del vettore può essere fonte di responsabilità.

La Corte Suprema ha poi chiarito che il rifiuto di assistenza da parte del personale della compagnia aerea è da considerarsi senz'altro un fatto esterno al passeggero e inaspettato ed inusuale alla luce degli standards di comportamento delle compagnie aeree.

Altri casi sono stati decisi in questo senso. Significativa è in particolare la sentenza *Fulop v. Malev Hungarian Airlines* (4) che ha deciso il caso in cui l'equipaggio si è rifiutato di effettuare un atterraggio di emergenza dopo che un passeggero aveva subito un infarto (5).

Si può dunque affermare che la giurisprudenza internazionale è costante nel sostenere che gli atti del personale delle compagnie aeree - o il rifiuto di agire - nel caso di situazioni che concernono la salute dei passeggeri, sono eventi esterni al passeggero e inusuali e inaspettati alla luce degli standards di comportamento delle compagnie stesse e come tali fonte di responsabilità ai sensi della Convenzione di Varsavia (6).

Vi è da rilevare che la decisione della Suprema Corte nel caso *Husain* non è stata unanime.

Il Giudice Scalia ha espresso un'opinione dissenziente, seguito parzialmente dal Giudice O'Connor. Il Giudice Scalia ha osservato che l'omissione in se stessa non può mai essere considerata come un incidente nel significato dell'art. 17

della Convenzione di Varsavia. L'interpretazione estensiva della parola "accident", estesa sino a ricomprendere l'omissione, è un fatto significativo sul quale deve formarsi il consenso internazionale. Secondo il Giudice Scalia non vi era un valido motivo per discostarsi da quanto deciso nella sentenza inglese *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* (7) e nel caso australiano *Povey v. Qantas Airways* (8).

La pubblicazione della sentenza *Husain* ha fatto comunque sperare che il giudizio potesse avere importanti ripercussioni per ampliare l'interpretazione dell'art. 17 della convenzione di Varsavia, avendo chiaramente affermato che anche l'omissione può costituire un "accident" (9).

Sono state in particolare attese le decisioni della House of Lords nel caso *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* e della High Court australiana nel caso *Povey v. Qantas Airways*, entrambe riguardanti casi di DVT (Deep Vein Thrombosis).

Negli ultimi anni infatti ci sono state numerose azioni, nelle varie giurisdizioni, contro compagnie aeree da parte di passeggeri che avevano subito trombosi venose (DVT) durante un viaggio aereo di lunga tratta. In nessun caso la DVT subita da un passeggero era stata considerata come risultato di un "accident" avvenuto a bordo dell'aeromobile, anche perchè la condotta omissiva delle compagnie aeree che non avevano avvisato i passeggeri di tale rischio era stata considerata un "non event" che non permetteva l'applicazione dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia (10).

La House of Lords nella sentenza *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* (11) ha confermato ancora una volta che un passeggero che ha subito DVT durante un volo internazionale non ha subito un incidente ai sensi dell'art.

17 della Convenzione di Varsavia, se a bordo dell'aeromobile non è accaduto nulla di inusuale o fuori dall'ordinario.

Il precedente di cui alla sentenza americana *Husain* non è stato preso in considerazione con la semplice giustificazione che si trattava di un caso diverso. In effetti le fattispecie sono diverse, ma avrebbero potuto essere tenute in maggior considerazione le analisi in diritto della sentenza *Husain*, con conseguenti possibili aperture interpretative.

E' stato invece precisato che il mancato avviso del pericolo di contrarre DVT durante un volo non può essere considerato in alcun modo "accident", almeno fino a che non vi sia una pratica generale da parte delle compagnie aeree di effettuare tali raccomandazioni (12).

Analogamente ha deciso la Corte Suprema australiana (13), secondo la quale, in assenza di un obbligo espresso o di una consuetudine di avvisare i passeggeri del rischio DVT - nulla di inusuale o inaspettato era avvenuto a bordo dell'aeromobile e pertanto non era avvenuto alcun incidente ai sensi della Convenzione di Varsavia

Alla luce di quanto sopra rimangono solo alcuni casi nei quali, se un passeggero subisce danni da DVT, il vettore aereo può essere considerato responsabile ai sensi della Convenzione di Varsavia. Si potrebbe trattare di casi derivanti da atti inusuali o inaspettati da parte dell'equipaggio, come l'esplicita richiesta ai passeggeri di rimanere seduti durante un volo che già subisce un grande ritardo. Oppure può prospettarsi il caso di una compagnia aerea che omette di avvisare i passeggeri del rischio DVT, nonostante le proprie procedure standard glielo impongano (14).

Ciò potrebbe però non essere sufficiente. In effetti, nel caso della DVT,

sorgerebbe l'ulteriore problema di chiarire dal punto di vista medico qual è il particolare evento che ha causato la DVT. Le cause della DVT non sono chiare e sono definite solo con riferimento a fattori di rischio piuttosto che a verificate connessioni causali. Ma non pare il caso di addentrarci nell'ulteriore problema della verifica del nesso causale, viste le ormai conformi decisioni delle corti delle varie giurisdizioni.

LAURA PALMERI

avvocato in Milano

#### NOTE

1. Sulla nozione di *accident v.* la mia nota *La DVT non costituisce un "accident" ai sensi della convenzione di Varsavia*, in questa rivista, 2005, 256 e segg.
2. *Air France v. Saks*, 470 US 392 (1985).
3. *Air France v. Saks*, 470 US 392 (1985): "liability under article 17 of the Warsaw Convention arises only if a passenger's injury is caused by an unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger" ... "when the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal and expected operation of the aircraft, it has not been caused by an accident, and article 17 of the Warsaw Convention cannot apply".
4. *Fulop v. Malev Hungarian Airlines*, 175 F. Supp 2d (SDNY 2001).
5. anche *Fishman v. Delta Airlines*, 132 F. 3d (2d Cir. 1998); in linea con la definizione di "accident" elaborata dalla sentenza *Saks* come evento inaspettato ed inusuale ed esterno al passeggero v. anche *Magan v. Lufthansa*, n. 02-7172, 2003 WL (2d Cir. 12-8-2003), *Gezzi v. British Airways*, PLC 991 F 2d 603 (9th Cir. 1993), *Diaz Lugo v. American Airlines* 686 F Supp. 373 (DPR 1988).
6. Numerose sentenze hanno riconosciuto che l'irragionevole rimedio del personale aereo a problemi di salute dei passeggeri può costituire un "accident" secondo la Convenzione di Varsavia: *Gupta v. Austrian Airlines* 211 F Supp 2d 1078 (ND 2002); *Turturro v. Continental Airlines* 128 f. Supp. 170 (SDNY 2001); *Kemelmann v. Delta Airlines Inc.* 740 NYS 2d 434 (NY App. Div. 2002).

7. *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*, Court of Appeal 3-7-2003, in questa rivista 2005, 256.
8. *Povey v. Qantas Airways* (2005) HCA 33 del 23-6-2005: la Corte Suprema australiana ha confermato la sentenza della Corte d'Appello (*Qantas v. Povey*, VSCA 227 del 23-12-2003).
9. BRUCE GARROW, *International developments in DVT litigation*, [www.lexpert.ca](http://www.lexpert.ca); HELEN WESTON, *Renwed hopes for DVT victims as case goes to Lords*, [www.thelawyer.com](http://www.thelawyer.com)
10. *Povey v. Civil Aviation Safety Authority*, VSC 580 del 20-12-2002; *Qantas v. Povey*, VSCA 227 del 23-12-2003; *Rynne v. Lauda Air*, QDC4 del 7-2-2003; *Mc Donald v. Korean Air*, 1-B30373 del 18-9-2002, *Blotteaux v. Qantas*, CV03-927-JFW (5-9-2003); *Damon v. Air Pacific*, CV02-5307-JFW (5-9-2003).
11. pubblicata in *Lloyds Law Rep.*, 2006, \_\_\_\_.
12. opinione di Lord Scott of Foscote, p. 24 .
13. *Povey v. Qantas Airways* (2005) HCA 33 del 23-6-2005.
14. v. Peter O'Donahoo e Belinda Thompson, *Airline liability explored in House of Lords DVT decision*, [www.aar.com.au](http://www.aar.com.au).