

LA D.V.T. NON COSTITUISCE UN "ACCIDENT" AI SENSI  
DELLA CONVENZIONE DI VARSAVIA

Alcuni passeggeri hanno instaurato un giudizio nei confronti di alcune compagnie aeree per ottenere il risarcimento dei danni subiti a seguito di trombosi venose (DVT - Deep Vein Thrombosis), alcune delle quali con effetti mortali, occorse a seguito di viaggi intercontinentali. I passeggeri hanno sostenuto che le trombosi erano state causate dal fatto di essere stati seduti per lungo tempo in spazi ristretti, con insufficiente pressione dell'aria, livello di ossigeno e di umidità in cabina; inoltre la possibilità di movimento era limitata e scoraggiata dall'insufficiente distanza tra i sedili. I passeggeri hanno sostenuto anche che le compagnie aeree, pur essendo a conoscenza che il volo aumenta i rischi di trombosi venose, non avevano messo in pratica alcun accorgimento per limitare eventuali danni, nè avevano comunicato in alcun modo tale rischio ai passeggeri.

Le compagnie resistenti hanno sostenuto in giudizio che i voli erano stati operati secondo gli standard e le procedure usuali e che non era accaduto nulla di anormale durante i trasferimenti: pertanto al caso di specie non poteva essere applicata la convenzione di Varsavia, in quanto il danno subito dai passeggeri non era stato causato da un "accident" ai sensi dell'art. 17 della convenzione.

L'art. 17 recita: "The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operation of embarking or disembarking" (1).

La sentenza che si commenta non si discosta dall'interpretazione prevalente

data all'art. 17.

Si tratta di un'interpretazione letterale e restrittiva che trae origine dalla sentenza della Corte Suprema degli Stati Uniti nel caso *Air France v. Saks* (2).

In sintesi la Corte Suprema, nel 1985, aveva 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 (3).

Tale sentenza costituisce il leading precedent di un significativo numero di casi - anche molto recenti - decisi non solo negli Stati Uniti (4), ma anche in Inghilterra (5), Canada (6) ed Australia (7).

Alcune delle predette sentenze trattano proprio di DVT (8) e tutte hanno deciso in modo analogo, non discostandosi dall'interpretazione letterale della parola "accident" data dalla sentenza *Saks*.

Secondo la citata giurisprudenza, ripresa dalla sentenza che si commenta, il termine "accident" nel linguaggio comune inglese è definito come "something which happens unexpectedly" (9) e quindi, essendo i casi di trombosi venose una possibile reazione personale nei normali voli di lunga durata, non si può affermare che il danno sia stato causato da un incidente.

Inoltre, secondo la lettera dell'art. 17, l'incidente deve causare la malattia (injury) e non può quindi essere confuso con il danno, non si tratta cioè di evento-danno (10).

Per superare la ristrettezza dell'interpretazione sopra citata, i passeggeri danneggiati hanno sostenuto che il termine "accident" ha un significato abbastanza ampio da includere ogni genere di circostanza indesiderata causata

da un atto o da un'omissione (11) e che quindi le compagnie aeree potevano essere considerate responsabili per il fatto che le stesse, conoscendo l'aumento del rischio di DVT durante i voli, non avevano messo in pratica alcun accorgimento per ridurlo nè avevano avvisato i passeggeri di tale rischio e di come combatterlo.

E' stato però deciso che il mancato avvertimento (warn) non può essere considerato come un evento od un accadimento, in quanto si tratta di "non-event", che è l'antitesi di "accident" (12). La necessità di un avvertimento ai passeggeri potrebbe del resto essere utile se lo stesso fosse dato prima di acquistare il biglietto, per permettere una possibilità di scelta. In questo modo però il mancato avviso risalirebbe ad un tempo precedente l'inizio del volo, e l'omissione sarebbe stata commessa al di fuori delle previsioni temporali dell'art. 17 (13).

Il giudice della sentenza *Rynne* ha addirittura dichiarato che il mancato avvertimento ai passeggeri dei rischi che assumono con il volo può costituire una negligenza, ma che questa negligenza non può essere considerata un "accident" ai sensi dell'art. 17 della convenzione (14).

Solo una sentenza di primo grado di una Corte del Texas ha considerato che il mancato avvertimento è un evento inusuale ed inaspettato esterno al passeggero (15).

In effetti l'omissione, almeno secondo l'elaborazione giurisprudenziale italiana (16), può equivalere all'azione, purchè sia individuabile - sulla base di una norma di legge, di una clausola contrattuale o di una specifica situazione che esiga una determinata attività a tutela del diritto altrui - un preesistente obbligo giuridico di agire. In sintesi si può affermare che non impedire un evento, che si

ha l'obbligo giuridico di impedire, equivale a cagionarlo (v. art. 40 c.p.).

Anche in relazione a ciò la dottrina tedesca, francese ed anche italiana hanno elaborato la teoria dell'obbligo di protezione per quanto riguarda soprattutto le obbligazioni del vettore (17). In sintesi, all'obbligazione principale del vettore di trasferire i passeggeri da un luogo ad un altro è intimamente connessa l'obbligazione di vigilare sull'incolumità degli stessi (18).

In particolare, per il diritto interno, l'obbligo di preservare l'incolumità dei passeggeri può essere considerata una fattispecie di responsabilità contrattuale, in quanto l'art. 1681 c.c. e l'art. 942 c.n. pongono distintamente in capo al vettore l'obbligo di prendere tutte le misure necessarie secondo la normale diligenza per evitare danni ai passeggeri. Secondo la normativa italiana il vettore, in un caso analogo a quello della sentenza commentata, potrebbe essere considerato responsabile per non aver preso tutte le misure necessarie per evitare i danni, pur conoscendo il rischio di trombosi venose durante i voli di distanza.

Tornando alla giurisprudenza formatasi in relazione alla nozione di "accident" di cui alla convenzione di Varsavia, la posizione assolutamente predominante continua a ritenere che l'applicazione dell'art. 17 al caso di DVT può darsi solo in presenza di un incidente, inteso come un fattore diverso ed ulteriore rispetto al normale andamento del volo, quale ad esempio la maggior durata del volo stesso rispetto alle previsioni, il malfunzionamento di un sedile che ha costretto il passeggero ad una posizione inusuale (19) o l'intervento degli assistenti di volo.

La convenzione di Montreal del 1999 (20) non ha modificato l'art. 17 sul punto, per cui restano immutate le premesse di diritto della sentenza *Saks* ed il fatto costitutivo della responsabilità del vettore di persone continua a consistere in

un "accident" verificatosi sull'aeromobile (21)

Parte della dottrina (22) si è lamenta della mancata modifica, nella convenzione di Montreal, del testo dell'art. 17, sostenendo che la convenzione di Varsavia non tutela adeguatamente la salute dei passeggeri. In effetti nel 1929 non erano conosciuti alcuni problemi di salute connessi con il volo aereo, come la DVT o la trasmissione di infezioni, e pertanto l'attuale interpretazione restrittiva data dalla giurisprudenza all'art. 17 finisce per non tutelare adeguatamente i passeggeri.

Concludo però con una notazione positiva.

Nonostante la giurisprudenza abbia sempre respinto le richieste di risarcimento promosse dai passeggeri che hanno subito DVT, alcune maggiori compagnie aeree, consapevoli del problema, evidenziato anche da alcune recenti ricerche mediche (23) hanno cominciato ad apporre sui biglietti avvertimenti ai passeggeri circa il rischio di DVT, e durante il volo spiegano come comportarsi per evitare l'insorgere di DVT (24).

Del resto con questo comportamento le compagnie aeree bloccano sul nascere la possibile evoluzione giurisprudenziale che ha provato ad includere nella nozione di "accident" anche le omissioni dei vettori.

LAURA PALMERI

#### NOTE

1. In generale, sulla responsabilità del vettore aereo e sulla Convenzione di Varsavia, vedi, fra i numerosi contributi dottrinari, BALLARINO-BUSTI, *Diritto Aeronautico e spaziale*, 1988; BALLARINO-BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo internazionale dal punto di vista italiano*, in *Dir. Trasp.* 1989, 7; LAWRENCE GOLDIRSCH, *The Warsaw Convention Annotated: a legal handbook*, The Hague,

2000; in particolare sull'art. 17 della convenzione v. LAWRENCE GOLDIRSCH, *Definition of accident - revisiting Air France v Saks*, in *Air and Space Law 2001*, 86; per un'analisi di vari casi che hanno dato luogo ad "accident" vedi LOUISE COBBS, *The shifting meaning of accident under article 17 of the Warsaw Convention*, in *Air Law 1999*, 121.

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. *Abramson v. Japan Airlines*, 739 F 2d 130 (1984); *Blotteaux v. Qantas*, CV03-927-JFW (5-9-2003); *Damon v. Air Pacific*, CV02-5307-JFW (5-9-2003).

5. *Chaudhari v. British Airways*, 590 (1997); *King v. Bristow Helicopter*, 2 All ER 656 (2002).

6. *Quinn v. Canadian Airlines*, C19083 del 29-4-1997; *Mc Donald v. Korean Air*, 1-B30373 del 18-9-2002; *Mimi Chau v. Delta Airlines*, 2CV 241452SR del 9-3-2003.

7. *American Airlines v. Geogeopulos*, NSWSC 463 (1998); *Qantas v. Povey*, VSCA 227 del 23-12-2003; *Van Luin v. KLM Airline*, 10377/01 NSW Dist. Ct.

8. *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).

9. "Accident is something wich happens unexpectedly and unintentionally, especially causing damage or injury", nel Online Cambridge International Dictionary of English, (WWW.DICTIONARY.CAMBRIDGE.ORG)

10. v. anche *Qantas v. Povey* VSCA 227 del 23-12-2003. Sulla complessità del concetto di danno, visto come evento di danno, come danno ingiusto e come danno patrimoniale vedi MASSIMO FRANZONI, *Fatti illeciti*, Commentario del codice civile Sialoja-Branca, 1993, pag. 102 e segg.

11. *Qantas v. Povey* VSCA 227 del 23-12-2003.

12. *Qantas v. Povey*, VSCA 227 del 23-12-2003; vedi anche *Abramson v. Japan Airlines* 739 F 2d 130 (1984)

13. L'art. 17 della Convenzione di Varsavia stabilisce che il vettore è responsabile se il danno è avvenuto a bordo dell'aeromobile o nel corso delle operazioni di imbarco o di sbarco. Sulla delimitazione temporale della responsabilità vettoriale vedi MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel*

*trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, 156 segg.

14. *Rynne v. Lauda Air*, QDC4 del 7-2-2003.

15. *Blausett v. Continental Airlines*, US Dist. Lexis, 23593, 29, Avi (2002).

16. vedi Cass. n. 11207 del 1992; Cass. n. 7698 del 2000; Cass. n. 2555 del 1991.

17. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, 53 ss.. Vedi anche ALFREDO ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo di persone nel trasporto nazionale e in quello internazionale*, in *Dir. Mar.* 2000, 1180 e segg.

18. MASTRANDREA, *Op. cit.*, 72 ss

19. nella sentenza *Krum v. Malaysian Airline* (n. 8700 del 2001) il passeggero aveva lamentato il malfunzionamento del supporto lombare del sedile.

20. vedi ALESSANDRO ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. Trasp.* 2000, 20; MICHELE M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. Mar.* 2000, 826.

21. Sulla convenzione di Montreal del 1999, che ha avuto lo scopo di modernizzare la Convenzione di Varsavia, v. ALESSANDRO ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. Trasp.* 2000, 20. Si era ipotizzato di modificare il testo della Convenzione di Varsavia, sostituendo alla nozione di accident quella più ampia di event (MATEESCO-MATTE, *Treatise on Air-Aeronautical Law*, Montreal-Toronto 1981, 404).

22. JENNIFER DYSART, *The Warsaw Convention does not adequately protect the health of passengers in air transport*, in *European Transport Law* 2004, 17 ss.; LAWRENCE GOLDIRSCH, *Definition of accident*, *op. cit.*, 89.

23. Una tra le più recenti è una ricerca neozelandese pubblicata nel dicembre 2003 che riferisce che i casi di DVT sono circa l'1% dei passeggeri imbarcati: dunque 4 passeggeri su ogni Jumbo in voli di lunga distanza subiscono le conseguenze della DVT.

24. Le raccomandazioni di British Airways sono le seguenti: bere adeguatamente; evitare di fumare; evitare bevande alcoliche; evitare di incrociare le gambe; camminare spesso; alzarsi e fare stretching; eseguire gli esercizi per piedi e gambe descritti nella rivista in dotazione.