

STEFANO POLLASTRELLI

**IL RISARCIMENTO DEL DANNO DA SINDROME DA  
CLASSE ECONOMICA**

---

Estratto da:

**RIVISTA  
DEL  
DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE**

2010 – Numero 1



Aracne

TRIBUNALE DI VARESE – SEZIONE DISTACCATA  
DI BUSTO ARSIZIO DEL 3 FEBBRAIO 2009, N. 399

G.U. Radici

*H.J., H.M., H.J., in proprio e quale tutore della minore H.S., H.S., H.M.  
c. Air China Limited*

**Trasporto aereo di persone – Convenzione di Montreal del 1999 –  
Morte o lesioni del passeggero – Responsabilità del vettore ex  
art. 17 della Convenzione.**

**Trasporto aereo di persone – Nozione di «accident» – Interpretazio-  
ne uniforme – Convenzioni internazionali.**

**Trasporto aereo di persone – Danno da «sindrome da classe eco-  
nomica» - Nesso di causalità – Onere della prova.**

*In materia di trasporto aereo internazionale, l'unica normativa di riferimento è  
la Convenzione di Montreal ratificata dallo Stato italiano che all'art. 17 disciplina  
l'ipotesi del decesso del passeggero a bordo dell'aeromobile o durante le operazioni di  
imbarco e di sbarco. (1)*

*La questione dell'interpretazione di «accident», vertendosi in materia di  
disciplina a carattere internazionale, deve essere risolta attenendosi al principio del  
criterio esegetico uniforme (art. 2, legge n. 218/1995) onde assicurare l'omogenea  
applicazione della Convenzione di Montreal. (2)*

*Il problema del maggior rischio dell'insorgenza della sindrome da classe  
economica (DVT) in caso di protratta immobilità del passeggero, seduto in posizione  
scomoda, nei viaggi di lunga percorrenza, attiene all'accertamento del nesso causale tra  
l'accadimento («accident») e l'evento che ha colpito il passeggero. (3)*

SVOLGIMENTO – Con atto di citazione notificato in data 29 marzo  
2007 i Sigg.ri H.J., H.M., H.J., in proprio e quale tutore della minore  
H.S., H.S., H.M., rispettivamente coniuge, il primo, e i figli della Sig.ra  
H.M.; premesso che quest'ultima in data 13 dicembre 2005, alle ore  
17.40, giungeva presso l'aeroporto della Malpensa con un volo

intercontinentale a lunga percorrenza proveniente da Shanghai della *Air China*, che, mentre effettuava il passaggio presso gli uffici deputati al controllo dei documenti, manifestava un respiro affannoso e si appoggiava alla balaustra divisoria; che, trasportata presso il locale adibito al Pronto Soccorso, dopo vari tentativi di rianimazione ne veniva constatato il decesso; che, come dichiarato agli agenti della P.S. dal figlio, J., che si trovava all'aeroporto della Malpensa, all'atto della partenza dalla Cina la madre stava bene né soffriva di alcuna malattia o problemi al cuore; che la stessa non aveva mai assunto medicinali, non era mai stata in ospedale né aveva mai subito interventi chirurgici; che veniva aperto un procedimento penale presso la Procura della Repubblica del Tribunale in epigrafe per valutare l'operato dei medici curanti; che nell'ambito di tale procedimento, conclusosi con l'archiviazione, veniva disposta perizia medica che, scagionando da ogni responsabilità il personale medico, individuava la causa del decesso in una tromboembolia polmonare massiva ossia un coagulo ematico che aveva intasato il circolo del sangue in un trombo, che si era rotto scaturendone l'emorragia; che tale embolia polmonare era la manifestazione della «*Economy Class Sindrome*, patologia che colpisce passeggeri e restano seduti per molte ore in posizione scomoda come talvolta avviene nei voli intercontinentali» (pag. 15, cit. elab.); che tale patologia costituiva la prima causa di decesso per passeggeri aviotrasportati; che pertanto il decesso era da attribuirsi alla mancata adozione da parte dell'*Air China* delle precauzioni idonee ad evitarne la manifestazione, tenuto conto dello spazio ristretto che offrivano i sedili della classe economica, ove viaggiava la Sig.ra H.; che la convenuta, che non poteva non conoscere le risultanze degli studi in materia, aveva accettato tale situazione ed era responsabile sia in forza della presunzione di cui all'art. 1681 c.c. sia ai sensi della Convenzione di Varsavia, che regolamentava la materia, senza possibilità di invocare i limiti risarcitori previsti dall'art. 22 di detta Convenzione stante la temerarietà della sua condotta (art. 25 Convenzione); che oltretutto, contravvenendo alle disposizioni di cui all'art. 6, paragrafo 2, reg. CE n. 2027/97, l'*Air China* non aveva informato correttamente i passeggeri del limite massimo di responsabilità applicato e quindi, anche sotto questo profilo, non poteva avvalersi del tetto risarcitorio previsto da detta Convenzione; tutto ciò premesso, evocava in giudizio l'*Air China* chiedendo, previo accertamento di quanto in premessa, la condanna di quest'ultima

al ristoro dei danni cagionati, patrimoniali e non, come sopra quantificati.

Formatosi il contraddittorio, si costituiva l'*Air China, ut supra*, mediante comparsa di risposta con la quale contestava l'applicabilità al caso di specie dell'art. 1681 c.c. stante l'operatività della Convenzione internazionale di Montreal del 1999 (che aveva ripreso i principi di quella di Varsavia), per cui era solo a quest'ultima che doveva aversi riguardo per la regolamentazione del caso.

In diritto, osservava che, ai sensi dell'art. 17 di detta Convenzione, la responsabilità del vettore era presunta solo nell'ipotesi in cui si fosse verificato un evento («*accidents*») esterno al passeggero, impreveduto e inaspettato, secondo l'interpretazione uniforme seguita dalle Corti dei paesi aderenti alla Convenzione, e che non vi era affatto l'evenienza di una sindrome quale quella indicata dagli attori (DVT) in relazione ai soli viaggi aerei piuttosto che per altre tipologie di viaggi.

In fatto contestava che durante il viaggio si fossero verificate anomalie che avessero potuto favorire l'embolia quali sbalzi di pressione o la scomodità dei sedili.

Assumeva, al contrario, che, anche in ragione della presenza di un numero di passeggeri inferiori alla capienza, gli spazi disponibili erano ampi e che durante il viaggio erano state date indicazioni ai passeggeri sugli esercizi da praticare per ovviare ai disturbi della prolungata immobilità.

Pertanto, contestato quanto *ex adverso* esposto, concludeva per il rigetto della domanda attorea.

All'udienza di prima comparizione le parti chiedevano la concessione dei termini per memorie ex art. 183, sesto comma, c.p.c., e quindi l'autorizzazione a precisare le proprie conclusioni.

Sulla base di tali conclusioni, sopra esposte, la causa viene decisa con sentenza alla scadenza dei termini ex art. 190 c.p.c.

**MOTIVI DELLA DECISIONE** – Alla luce delle risultanze di causa, la domanda attorea non può trovare accoglimento per le seguenti considerazioni.

In primo luogo, è fuor di dubbio che in materia di trasporto aereo internazionale, l'unica normativa di riferimento è la Convenzione di Montreal ratificata dall'Italia con l. n. 12 del 10 gennaio 2004 (e dalla Cina nel giugno 2005), che all'art. 17 disciplina l'ipotesi del decesso del

passaggero a bordo dell'aereo o durante le operazioni di imbarco e sbarco.

Il carattere esclusivo di detta Convenzione viene evidenziato in particolare all'art. 29, il quale prevede, nella versione in lingua francese: «*dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en domage-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente Convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation*».

Nel panorama giurisprudenziale si ricorda un solo caso in cui è stata adottata un'interpretazione restrittiva della norma in esame ovvero la pronuncia del tribunale francese del 20 maggio 2003 (Corte Regionale di Bobigny), la quale, discostandosi da tutti gli altri precedenti, riconosceva la concorrente responsabilità del vettore per violazione del dovere di informativa precontrattuale (il caso riguardava proprio il rischio DVT) in base al Codice dei Consumatori francese.

Tale decisione, del tutto isolata, è stata però ribaltata in appello (Corte d'Appello di Parigi, 8 aprile 2005), con conseguente riaffermazione del principio, unanimemente condiviso, circa l'esclusività della disciplina internazionale nell'ambito di operatività della Convenzione.

Ne discende che il richiamo dell'art. 1681 c.c. è improprio, posto che la disciplina nazionale non trova applicazione in materia.

Ciò premesso, si osserva che, ai sensi del citato art. 17, nella formulazione in lingua francese, «*le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et débarquements*».

In lingua inglese, lo stesso articolo recita, «*the carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking*».

Nella versione italiana, non ufficiale, la norma potrebbe tradursi in questi termini: «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».

La prima questione che si pone riguarda l'interpretazione della nozione di «*accidents*», di cui le parti offrono diverse letture, mentre non desta particolari problemi interpretativi l'identificazione dell'ambito di collocazione di tale accadimento posto che secondo l'assunto di parte attrice esso si sarebbe verificato a bordo dell'aeromobile (inquadrandosi l'evento morte, verificatosi all'atto del controllo dei passaporti, quale conseguenza causale).

Secondo parte attrice tale nozione sarebbe estendibile sino a comprendere condotte di tipo omissivo, quale è quella di cui si discute (la mancata adozione da parte del vettore delle precauzioni atte a prevenire il rischio DVT), mentre secondo la convenuta ciò contrasterebbe con il dato testuale e con l'interpretazione che ne è stata data a livello giurisprudenziale.

Vertendosi in materia di disciplina a carattere internazionale, la questione deve essere risolta attenendosi al principio del criterio esegetico uniforme, onde assicurare l'omogenea applicazione della Convenzione (art. 2, c.p.v., l. 218/95: «nell'interpretazione di tali convenzioni si terrà conto del loro carattere internazionale e dell'esigenza della loro applicazione uniforme»).

Per tale ragione i precedenti giurisprudenziali dei paesi aderenti alla Convenzione assumono particolare rilevanza, soprattutto quando gli stessi rivelino, attraverso l'esame incrociato, un comune sentire.

In quest'ottica, è innegabile che le sentenze allegate dalla convenuta rivelino un'opinione comune che è dissonante rispetto all'impostazione seguita dall'attrice, come si evince dalla disamina delle pronunce più significative.

Il precedente maggiormente richiamato è quello della sentenza della Corte Suprema degli U.S.A. nel processo «*Air France/Saks*» del 1985 (all'epoca era in vigore la Convenzione di Varsavia, ma, com'è noto, i principi di quest'ultima sono stati trasfusi nella Convenzione di Montreal) in relazione al caso di perdita dell'udito da parte di un passeggero per effetto della pressurizzazione della cabina.

Nell'occasione i giudici hanno fornito una prima precisazione, su cui invero non sembra che vi sia dissenso tra le parti, e cioè che il termine «*accidents*» non può essere confuso con il termine «*events*» (evento):

quest'ultimo non è l'accadimento, ma è la conseguenza causale dello stesso.

Secondariamente la Corte ha precisato che il termine «*accident*», inteso come *causa causans*, si qualifica come «un evento o accadimento inatteso e inconsueto esterno al passeggero» (doc. 9 parte conv.).

Ne discende che la manifestazione di una patologia, di una lesione o anche l'evento morte del passeggero, ove pure si verifichino durante il volo (o durante le operazioni di imbarco o di sbarco), non determinano l'operatività della presunzione di colpa da parte del vettore (entro i limiti previsti dalla Convenzione).

Al tal fine è necessario che tali eventi siano causati da un «*accident*» che soddisfi i requisiti sopra esposti e che intervenga nelle situazioni descritte.

A tale indirizzo ermeneutico si sono attenute anche le Corti Superiori degli altri Stati contraenti nelle cause più significative in materia.

In tal senso si è espressa, per es., l'Alta Corte di Australia, nel giugno 2005, nel processo «*Poverly/Casa, Qantas e British Airway*» (doc. 4 parte conv.).

Tale precedente è particolarmente significativo perché riguarda un caso analogo a quello in esame (anche in quella sede si discuteva della responsabilità del vettore per la manifestazione della DVT).

Nell'occasione l'Alta Corte, riprendendo quanto già detto dalla Corte Suprema americana, ha affermato che, ai sensi dell'art. 17 cit., l'accadimento può essere anche di tipo «accidentale» (e quindi non intenzionale), ma ha escluso che possa venire in rilievo a tal fine la sofferenza da DVT qualora sull'aeromobile non sia accaduto nulla al di fuori dell'ordinario, a nulla rilevando l'omessa informativa ai passeggeri sulle misure da prendere per evitare o ridurre il rischio di tale patologia.

Le stesse considerazioni sono state espresse dalla Camera dei Lord inglese nella pronuncia del 8 dicembre 2005 nella vertenza «*Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*» (doc. 5 parte conv.).

Nello stesso senso si è espressa la Corte di Appello di Parigi nel 2005 nella causa sopra citata.

Da questa rassegna, necessariamente sintetica ma significativa per l'autorevolezza dei precedenti e per l'omogeneità delle pronunce, si evince che i criteri sopra esposti costituiscono un principio di generale accettazione.

Alle considerazioni esposte gli attori hanno replicato opponendo i seguenti rilievi critici: 1) le sentenze citate sono «il frutto di un'attività interpretativa delle corti straniere che, proprio per svolgere tale attività ermeneutica, si sono basate su principi propri del loro ordinamento giuridico» (pag. 7 comp. conclusionale); 2) tali pronunce sono «datate e superate alla luce dei risultati dei recenti studi, confermati essenzialmente da quello commissionato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità» (pag. 11 comp. conclusionale).

Il primo punto è confutato dai rilievi sopra esposti circa i criteri a cui deve attenersi l'interprete nell'applicazione delle convenzioni internazionali, criteri che in tali pronunce sono stati rispettati (spesso richiamando precedenti di paesi diversi da quello chiamato a giudicare il caso).

Riguardo al secondo, deve osservarsi che gli attori sono incorsi in un evidente errore di prospettiva.

L'esistenza di studi scientifici che avvalorano la tesi attorea sul maggior rischio di DVT in caso di protratta immobilità del passeggero sulle lunghe tratte – a prescindere dalle contestazioni di controparte in relazione alla valenza delle stesse rispetto al viaggio aereo – non attiene alla questione in esame (ovvero la sussistenza o meno nel caso in esame di un «*accidents*»), ma a quella relativa all'accertamento del nesso causale tra l'accadimento (*accident*) e l'evento oggetto di domanda risarcitoria.

In altri termini l'incremento statistico del rischio di DVT nei viaggi intercontinentali, secondo quanto affermato in tesi, dimostrerebbe che vi è una connessione causale tra l'evento morte occorso alla Sig.ra H. e il suo viaggio aereo, ma non dimostra anche che durante quest'ultimo si sia effettivamente verificato un «*accidents*».

Gli attori sostengono che la maggior sensibilità rispetto al fenomeno, condizionata anche dagli studi citati, avrebbe indotto gli interpreti a riconoscere che possono costituire un «*accidents*» anche l'omissione degli avvisi ai passeggeri sulle precauzioni da adottare per prevenire il rischio DVT, «purché sia prassi da parte delle compagnie aeree effettuare tali raccomandazioni [...]» (pag. 15 comp. conclusionale).

È possibile (e auspicabile) che in prospettiva, in coerenza anche con l'evoluzione delle prassi sui vettori aerei, si compia un'evoluzione giurisprudenziale nel senso indicato da parte attrice (di cui allo stato non v'è riscontro), ma anche in quest'ottica occorre rimarcare che non può prescindere dalla prova, che l'attore deve fornire, della verifica di



un accadimento esterno al passeggero avente carattere di imprevedibilità e di anomalia rispetto all'ordinario.

Sul punto parte attrice ha osservato che «è oggettivamente risaputo come l'ipossia ipobarica, cui la Sig.ra H. è andata incontro, provocata dagli sbalzi di pressione dovuti alla pressurizzazione e depressurizzazione della cabina degli aeromobili, è un fattore che può favorire “una stretta correlazione fra trombosi venosa e voli in aereo”».

Ha aggiunto inoltre che «il responso dell'autopsia è chiaro: non si può che “ricondere l'evento alla prolungata immobilità di chi sta a lungo seduto per molte ore in posizione scomoda, come talora avviene nei voli intercontinentali”» (pagg. 4/5).

Entrambi i rilievi non sono probanti.

Riguardo al primo rilievo si osserva che il fenomeno della pressurizzazione e depressurizzazione del volo, al di fuori di situazioni di anomalia che peraltro non sono state nemmeno dedotte, non può certamente qualificarsi come «*accident*», trattandosi di una condizione fisiologica del volo (e non di un fattore imprevedibile e inusuale).

Riguardo al secondo, vale la medesima considerazione nel senso che il prolungato immobilismo del passeggero non è una caratteristica inconsueta nei voli sulle lunghe tratte [*Omissis*].

Non vi è prova dell'inadeguatezza dei sedili, ma neppure vi è prova del fatto che durante il viaggio siano state omesse le informative ai passeggeri sulle precauzioni da adottare.

Tale lacuna, che ha carattere dirimente ai fini del giudizio, non può essere ovviata, così come assumono gli attori, argomentando dal fatto che anche la convenuta, pur essendosi offerta di fornirla, non ha dimostrato la tesi contraria.

Così facendo, infatti, verrebbero stravolti i principi che regolano l'onere della prova (*onus probandi incumbit ei qui dicit*).

Certamente non costituisce prova delle omissioni imputate all'*Air China* il fatto che la Sig.ra H. sia deceduta in seguito al volo, posto che l'adozione delle precauzioni in esame possono ridurre il rischio di DVT, ma non certo annullarlo.

Inoltre, le indicazioni preventive che dovrebbero essere fornite ai passeggeri costituiscono pur sempre dei consigli, e non delle prescrizioni imperative, e quindi nulla esclude che un passeggero, pur avvertito, preferisce per motivi insindacabili non rispettarle (né in tal caso il vettore

potrebbe adottare nei suoi confronti forme di coercizione).

Nel caso in esame, peraltro, nulla è dato sapere sull'effettivo comportamento della Sig.ra H. durante il viaggio [*Omissis*].

Per tali ragioni le domande attoree non possono trovare accoglimento [*Omissis*].

\* \* \*

### (1-3) Il risarcimento del danno da sindrome da classe economica

SOMMARIO: 1. Individuazione dei termini del problema. – 2. Sulla nazione di «*accident*». L'orientamento della giurisprudenza. – 3. Considerazioni conclusive sulla difficile configurazione del danno.

#### 1. *Individuazione dei termini del problema.*

Per quanto attiene alle diverse tipologie di danni che colpiscono la persona del passeggero durante le fasi del trasporto aereo <sup>(1)</sup>, la giurisprudenza italiana, con la pronuncia in oggetto, si trova per la prima volta ad affrontare la particolare questione del risarcimento del danno da sindrome da classe economica (*Economy Class Syndrome*) <sup>(2)</sup>, e cioè il pregiudizio sofferto dal passeggero che resta seduto per molte ore in posizione scomoda e in spazi ristretti all'interno dell'aeromobile durante voli di lunga percorrenza (voli intercontinentali), che è tipico della classe economica. Le conseguenze estreme sull'integrità psico-fisica del

---

<sup>(1)</sup> Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, in *Riv. dir. comm.*, 2002, 108 ss.; S. BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, a cura di L. Masala, E.G. Rosafio, Milano, 2006, 61 ss.; A. ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 81 ss.; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, Milano, 2007, 109 ss.

<sup>(2)</sup> Il termine «sindrome da classe economica» è stato utilizzato per la prima volta da due medici britannici Symington e Stack. Per uno studio scientifico in argomento, cfr. G. UMANI RONCHI, G. BOLINO, M. BELLEZZA, *La trombosi venosa del viaggiatore: aspetti medico-legali ed assicurativi*, in *ZACCHIA*, 76, 1, 2003, 151 ss.

soggetto leso da tale sindrome possono consistere in una trombosi venosa profonda, meglio nota, a livello internazionale, con la sigla DVT (*Deep Vein Thrombosis*) che può provocare, come nel caso in esame, una «tromboembolia polmonare massiva» e causare il decesso del passeggero una volta giunto all'aeroporto di destinazione.

È bene subito chiarire che secondo stime ufficiali la sindrome da classe economica (anche detta sindrome da *low cost*) è una malattia che si sta sempre più diffondendo nei passeggeri aerei anche se la percentuale della manifestazione della patologia è ancora minima rispetto al numero di persone che viaggiano ogni anno. In base ad alcuni studi medici è emerso che la sindrome da classe economica può manifestarsi anche dopo diversi giorni dal volo, sia pure senza esiti mortali, e che le persone decedute (ma non tutte) erano soggetti predisposti in quanto presentavano condizioni che favorivano la coagulazione spontanea del sangue all'interno di vasi. Sembra oramai certo che uno dei fattori determinanti per l'insorgenza della sindrome da classe economica è la prolungata immobilità dei passeggeri costretti a rimanere seduti in scomode poltrone e in spazi angusti tra i sedili dell'aeromobile, senza possibilità di allungare (e sgranchire) le gambe. Tuttavia, anche se tale malattia insorge frequentemente in soggetti che viaggiano in classe economica, ove la distanza tra il sedile anteriore e quello posteriore è piuttosto ridotta, talvolta casi analoghi sono stati ravvisati anche in passeggeri che viaggiavano in *business class* e in prima classe <sup>(3)</sup>.

Queste considerazioni conducono a valutare attentamente l'insorgenza dei profili di responsabilità del vettore aereo in cui la questione del nesso di causalità appare assumere un aspetto decisivo ai fini costitutivi del diritto azionato dal passeggero rimasto leso. Così come è da chiedersi se la sindrome da classe economica che colpisca un soggetto maggiormente vulnerabile per una particolare condizione patologica pregressa (si pensi, ad esempio, ad una malattia della coagulazione del

---

<sup>(3)</sup> I riferimenti di cui sopra (nonché ulteriori informazioni sulla sindrome da classe economica) possono essere consultati nei siti web dell'*Aerospace Medical Centre* e dell'*Aviation Health Institute*. La distanza dei posti all'interno di aeromobili può differire di circa dieci centimetri tra una compagnia aerea ed un'altra. Si tratterebbe di una variante determinante per l'insorgenza della malattia soprattutto per i voli di lunga percorrenza. Sul punto, si veda IATA – *Medical Manual, Passenger Space Available*, January 2009 (ed. II), cap. 2.7.

sangue ereditaria, ad un precedente episodio di embolia polmonare, all'obesità, al fumo, ...) possa essere valutata diversamente, ai fini della responsabilità del vettore aereo, rispetto alla sua manifestazione su un soggetto non predisposto.

I principi di individuazione del regime di responsabilità del vettore aereo di persone in ambito internazionale sono delineati dalla Convenzione di Montreal del 1999, che rappresenta l'unica disciplina cui fare riferimento per il caso in esame <sup>(4)</sup>. Il Tribunale di Busto Arsizio ha,

---

(4) La Convenzione di Montreal del 1999 è entrata in vigore a livello internazionale il 4 novembre 2003, la cui ratifica da parte del Presidente della Repubblica è stata autorizzata con l. 10 gennaio 2004, n. 12 (in *G.U.* 26 gennaio 2004, n. 20, *Suppl. ord.*, n. 11), ove ne ha disposto anche l'esecuzione nell'ordinamento italiano. Con il conseguente deposito dello strumento di ratifica avvenuto in data 29 aprile 2004, la Convenzione di Montreal sul trasporto aereo internazionale è in vigore per lo Stato italiano dal 28 giugno 2004. In dottrina, si vedano: A. ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, Regolamento comunitario*, cit., 615 ss.; ID., *La responsabilità del vettore aereo di persone nel trasporto nazionale e in quello internazionale*, in *Dir. maritt.*, 2001, 1180 ss.; E. TURCO BULGHERINI, *La nuova disciplina del trasporto aereo internazionale: l'impronta multidisciplinare e la dimensione pubblicistica del diritto della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2000, 1080 ss.; E. FANARA (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Messina, 2000; A. ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp.*, 2000, 7 ss.; M.M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. maritt.*, 2000, 816 ss.; S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, già diretto da A. Cicu e F. Messineo, continuato da L. Mengoni, XXVI, t. 3, Milano, 2001; G. ROMANELLI, *Diritto uniforme dei trasporti e Convenzione di Montreal*, in AA.VV., *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002, 581 ss.; M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, cit., 67 ss.; ID., *La nuova disciplina del trasporto aereo internazionale*, in *Dir. turismo*, 2004, 5 ss.; E.G. ROSAFIO, *Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999: problemi applicativi*, *ivi*, 10 ss.; L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli, 2006; ID., voce: *Trasporto, II) Trasporto nella navigazione marittima e aerea*, in *Enc. giur. Treccani*, XVI, Roma, 2007; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008, 231 ss.; A. FLAMINI, *Trasporto*, in A. FLAMINI, M.V. COZZI, R. LENZI, *Trasporto, Spedizione, Deposito, Noleggio*, in *Trattato di diritto civile del Consiglio Nazionale del Notariato*, diretto da P. Perlingieri, Napoli, 2008, 45 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2008, 460 ss.; R. TRANQUILLI LEALI, *Il trasporto aereo di persone*, in *Trasporti e turismo*, a cura di M. Riguzzi, A. Antonini, in *Trattato di diritto privato dell'Unione Europea*, diretto da G. Ajani, G.A. Benacchio, X, Torino, 2008, 311 ss.; A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico*, Torino, 2009, 247 ss.; S. ZUNARELLI, M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Padova, 2009, 329 ss.

difatti, correttamente richiamato la norma dell'art. 17 (il cui primo comma, dispone: «*The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking*»), da ritenersi coordinata con il disposto dell'art. 29 della medesima Convenzione sul principio di esclusività delle azioni risarcitorie in sede giudiziaria sulla base dei principi del diritto uniforme in materia <sup>(5)</sup>.

L'art. 17 della Convenzione di Montreal, che riproduce negli stessi termini l'art. 17 della Convenzione di Varsavia del 1929 («*le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui à causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute opérations d'embarquement et de débarquements*») <sup>(6)</sup>, la cui applicazione è estesa a tutti i trasporti aerei di

---

<sup>(5)</sup> Cfr. A. ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, cit., 90. In giurisprudenza, cfr. U.S. Supreme Court 12 gennaio 1999, in *Dir. trasp.*, 2000, 205 ss., con nota (critica) di E.G. ROSAFIO, *In tema di ammissibilità di azioni risarcitorie da parte del passeggero al di fuori della Convenzione di Varsavia*. In senso contrario, Cass. fr. 15 luglio 1999, *ivi*, 531 ss., con nota di E.G. R(OSAFIO).

<sup>(6)</sup> La disciplina internazionale del trasporto aereo risale al 12 ottobre 1929 che segna l'approvazione del testo normativo della Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, resa esecutiva con l. 19 maggio 1932 n. 841 ed entrata in vigore in Italia il 15 maggio 1933. La Convenzione di Varsavia veniva emendata con il Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955, reso esecutivo in Italia con l. 30 dicembre 1962, n. 1832 ed entrato in vigore in data 2 agosto 1963. Successivamente, sia la Convenzione di Varsavia che il Protocollo dell'Aja venivano modificati dal Protocollo di Guatemala dell'8 marzo 1971 (reso esecutivo con l. 6 febbraio 1981, n. 43, mai entrato in vigore) e dai quattro Protocolli di Montreal del 25 settembre 1975 (tutti ratificati e resi esecutivi in Italia con l. 6 febbraio 1981, n. 43). Il Protocollo di Montreal n. 3 non è entrato in vigore, mentre i Protocolli di Montreal n. 1, 2 e 4 sono entrati in vigore, precisamente, i primi due il 15 febbraio 1996 e il n. 4 il 14 giugno 1998. La disciplina delineata nella Convenzione di Varsavia veniva estesa anche al cosiddetto «vettore di fatto», solidalmente responsabile con il vettore contrattuale, dalla Convenzione di Guadalajara del 18 settembre 1961 (resa esecutiva con l. 11 giugno 1967, n. 459 ed in vigore in Italia dal 13 agosto 1968) che è da considerarsi complementare alla Convenzione di Varsavia. Tutto il sistema normativo della Convenzione di Varsavia, come sopra descritto, è stato sostituito dalla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999. È pur vero che la Convenzione di Varsavia continua ad applicarsi in via del tutto residuale qualora non si applichi la Convenzione di Montreal del 1999 e, cioè, se il trasporto avviene tra Stati che sono parti della Convenzione di Varsavia e almeno uno non è parte della Convenzione di Montreal del 1999.

persone e bagagli anche se eseguiti da vettori non muniti di licenza di esercizio, in forza dell'esplicito richiamo di cui all'art. 941 c. nav. a seguito del mutato assetto normativo del codice della navigazione (7), pone una serie di problemi.

Il primo è quello relativo all'ambito temporale della responsabilità del vettore aereo. Si tratta di un'annosa questione, già ampiamente discussa sotto il precedente regime normativo della Convenzione di Varsavia, sull'individuazione dei limiti spazio-temporali entro i quali collocare l'accadimento dannoso che colpisce il passeggero ai fini dell'imputazione della responsabilità del vettore per violazione dell'obbligo di protezione (8). *Nulla quaestio* per quanto riguarda l'evento che si verifichi

---

(7) La riforma del codice della navigazione è entrata in vigore il 21 ottobre 2005 (cfr. G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2005, 1201 ss.). Successivamente, il d. lgs. 15 marzo 2006, n. 151 (in *G.U.*, 14 aprile 2006, n. 88) ha apportato disposizioni correttive ed integrative al d. lgs. 9 maggio 2005, n. 96 (in *G.U.*, 8 giugno 2005, n. 131, *Suppl. ord.*, n. 106) recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, in virtù dell'art. 2, comma 3, l. 9 maggio 2004, n. 265 (cfr. G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2006, 699 ss.). Sul nuovo assetto normativo della navigazione aerea a seguito dell'intervento riformatore del legislatore al codice della navigazione, si vedano: E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione. Parte aerea*, in *Nuove leggi civili*, 2006, 1341 ss.; M. GRIGOLI, *Profili normativi della navigazione aerea*, Bari, 2008; M.M. COMENALE PINTO, *La novella del codice della navigazione italiano (modificaciones al código de la navegación de Italia)*, in *Estudios de derecho aeronáutico y espacial*, coordinato da M. Folchi, M. Jesús Guerrero Lebrón, A. Madrid Parra, Madrid, Barcelona, Buenos Aires, 2008, 205 ss.; A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico*, Torino, 2009.

(8) Cfr. G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959, 86; E. MAPELLI LOPEZ, *El contrato de transporte aereo internacional*, Madrid, 1968, 153 ss.; M. LIVTINE, *Droit aérien*, Paris, 1970, 205; E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, Reggio Calabria, 1976, 275; R. RODIERE, *Droits des transports terrestres et aériens*, Paris, 1977, 765; T. BALLARINO, S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1989, 629; G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, 155 ss.; S. BUSTI, *op. cit.*, 425; U. LA TORRE, *La responsabilità per le operazioni di imbarco e sbarco nel trasporto aereo di persone*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, a cura di L. Masala, E.G. Rosafio, *cit.*, 153 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, 461.

La teoria della «presa in carico» quale momento iniziale di assunzione della vigilanza del vettore sul passeggero viene illustrata da G. MASTRANDREA, *La responsabilità del vettore aereo negli attentati contro la sicurezza dell'aviazione civile, evoluzione giurisprudenziale dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia, Sessione Trasporti*, in *L'analisi economica del diritto: pubblica amministrazione, società, lavoro, trasporti*, a cura di E. Turco Bulgherini, in E. ROSSI (a cura di), Bari, 2005, 312 ss. In giurisprudenza, cfr. Cass. 25 settembre 2001, n. 12015, in

a bordo dell'aeromobile e che causa la morte o lesioni al passeggero. Altrettanto non sembra potersi affermare per il sinistro che si produce nel corso delle operazioni di imbarco o di sbarco ove l'individuazione dei due limiti estremi spazio-temporali (quando iniziano le operazioni di imbarco e quando terminano quelle di sbarco), in mancanza di una precisa definizione normativa, è ancora rimessa ad una valutazione interpretativa <sup>(9)</sup>. Relativamente al caso in esame, la questione della delimitazione della sfera temporale della responsabilità del vettore si presenta di agevole soluzione, essendosi l'evento che ha causato la morte verificatosi durante il volo a bordo dell'aeromobile (come constatato da apposita perizia medica), se pure il decesso sia avvenuto, quale conseguenza causale, al momento del controllo dei passaporti, e, comunque, alla stregua di un'interpretazione estensiva prospettata in materia e che appare essere quella preferibile, ancora sotto la sfera di controllo del vettore <sup>(10)</sup>.

## 2. Sulla nozione di «accident». L'orientamento della giurisprudenza.

Ciò posto, segue poi il problema costituito dalla nozione di «*accident*» e, cioè, dell'evento che ha causato la morte del passeggero nel volo intercontinentale della compagnia *Air China Limited*, proveniente da Shanghai con destinazione Milano-Malpensa, e che si presenta come il *thema decidendum* della vicenda giudiziaria. Sotto tale aspetto, prelimi-

---

*Giust. civ.*, 1, 2002, 2849 ss., con nota di E. ROSAFIO, *Brevi riflessioni sull'applicabilità dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia ai preposti del vettore aereo e sulla nozione di «preposto»*.

<sup>(9)</sup> Cfr. T. BALLARINO, S. BUSTI, *op. cit.*, 629, secondo i quali il periodo, rilevante per l'operatività della responsabilità del vettore, va «dal momento in cui il passeggero, terminate le operazioni di registrazione, abbandona i locali dell'aerostazione per imbarcarsi, consegnando la carta di imbarco al delegato del vettore, sino a quello in cui il passeggero medesimo, disceso dall'aeromobile, riaccede nella zona dell'aerodromo ove è ammessa la libera circolazione del pubblico». Per un'interpretazione estensiva, si vedano, anche, C. DE MARCO, *La R.C. nel trasporto di persone e cose*, Milano, 1985, 294; G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, cit., 157; A. FLAMINI, voce *Responsabilità in materia di trasporto*, in *Dig. disc. priv., sez. civ.*, XII, Torino, 1995, 297. Per una diversa teoria, cfr. M. LIVTINE, *op. cit.*, 207.

<sup>(10)</sup> Cfr. G. MASTRANDREA, *L'ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, a cura di L. Tullio, cit., 73 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, 461.

narmente, emergono due diverse posizioni: la difesa dell'attrice (il passeggero deceduto) ritiene che nella nozione di «*accident*» debbono essere ricomprese, anche, le condotte omissive del vettore aereo e, nel caso specifico, le mancate adozioni delle precauzioni finalizzate a prevenire i rischi della patologia DVT, che si manifesta nei passeggeri aerei costretti ad una prolungata immobilità nelle lunghe tratte, mentre, al contrario, parte convenuta (il vettore aereo) ritiene doversi attribuire al termine «*accident*» un'interpretazione restrittiva, in linea con la uniforme giurisprudenza dei Paesi aderenti alla Convenzione di Montreal (ma anche presente sotto la vigenza della Convenzione di Varsavia del 1929), in base alla quale l'evento deve essere esterno al passeggero, impreveduto ed inaspettato. Invero, sotto tale aspetto, è da sottolineare come la dottrina italiana, da tempo, si era orientata a considerare l'incidente di cui all'art. 17 della Convenzione di Varsavia come un avvenimento improvviso, esterno ed imprevedibile, nonché «limitato nel tempo» <sup>(11)</sup>. Il richiamato scenario giurisprudenziale tendente a considerare restrittivamente la nozione di «*accident*» sembra prendere le mosse dalla giurisprudenza statunitense, secondo cui l'incidente, quale causa della lesione o morte del passeggero, debba essere costituito da un «*unexpected or unusual event*» ove per «*event*» non deve intendersi la conseguenza causale dell'accadimento, bensì l'accadimento stesso, il quale deve essere, inoltre, «*external to the passenger*» <sup>(12)</sup>. Nello stesso senso, si è espressa la giurisprudenza australiana, che, proprio di fronte ad un caso di danno da DVT, ha escluso la responsabilità del vettore aereo poiché durante il volo non erano avvenuti fenomeni inaspettati ed impreveduti, precisando che l'omessa informazione ai passeggeri sulle misure da prendere per evitare il rischio di detta patologia non rilevano sotto il profilo della responsabilità <sup>(13)</sup>. Sullo stesso piano si colloca, anche, la giurisprudenza

---

<sup>(11)</sup> Così E. FANARA, *op. cit.*, 299, il quale precisa che «si deve trattare di avvenimento determinabile nel tempo e agente rapidamente». Sullo stesso piano, E. TURCO BULGHERINI, *Eguaglianza dei cittadini, solidarietà sociale e limitazione di responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Riv. dir. prat. av. civ.*, 1979, 40; G. RINALDI BACCELLI, *Imputazione obiettiva e limite di risarcimento del danno nel trasporto aereo internazionale*, in *Riv. dir. civ.*, II, 1989, 395. Per una ricostruzione storico-normativa della nozione di «*accident*», cfr. M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, cit., 111.

<sup>(12)</sup> Cfr. U.S. Supreme Court 4 marzo 1985, *Air France c. Saks*, 470 US 392.

<sup>(13)</sup> Cfr. Alta Corte Australia 23 giugno 2005, *Povery c. Casa, Quantas, British Airways*, HCA, 33, 2005.



inglese, la quale di fronte ad un caso di passeggeri deceduti per trombosi venosa profonda (DVT) a causa della ristrettezza degli spazi a disposizione e della difficoltà di muoversi a bordo durante il viaggio aereo, richiama il precedente giurisprudenziale americano (il caso *Saks*) per escludere la responsabilità vettoriale poiché l'avvenimento, per potere rientrare nella nozione di «*accident*», deve essere esterno al passeggero e non deve consistere nel normale esercizio dell'aeromobile in volo <sup>(14)</sup>.

Ne consegue, in linea di principio generale, che l'*accident*, causante il danno al passeggero, non deve presentarsi come un accadimento ordinario ed usuale, ma un'anomalia del volo purché esterna al passeggero. Su un piano più specifico, nell'ambito della casistica giurisprudenziale, il fenomeno di pressurizzazione e depressurizzazione del volo non rientra nella nozione di «*accident*», rilevante ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di Montreal, in quanto ritenuto evento ordinario all'interno dell'aeromobile <sup>(15)</sup>. Al medesimo ordine di valutazioni si ispirano gli orientamenti giurisprudenziali che escludono la responsabilità in capo al vettore aereo per eventi dannosi che incidono su preesistenti condizioni patologiche del passeggero rimasto leso durante le fasi del trasporto <sup>(16)</sup>. Così come le condotte omissive del vettore e dei suoi ausiliari di bordo vengono escluse dall'ambito applicativo di cui all'art. 17 della Convenzione di Montreal, non rilevando la preesistente condizione patologica del passeggero, vittima dell'incidente <sup>(17)</sup>.

---

<sup>(14)</sup> Cfr. House of Lords 8 dicembre 2005, *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*, in *Dir. maritt.*, 2006, 923.

<sup>(15)</sup> Per una disamina di eventi rientranti nella nozione di «*accidents*», cfr. M.J. GUERRERO LEBRÓN, *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros*, Valencia, 2005, 124. Sul punto, cfr. Ontario Superior Court of Justice 12 giugno 2001, *Koor c. Air Canada*, A.C.W.S. Lexis, 17283, 2001, 106; Court of Appeal 3 luglio 2003, *The Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*, in *Diritt. mar.*, 2005, 256 ss. con nota di L. PALMIERI, *La D.V.T. non costituisce «accident» si sensi della Convenzione di Varsavia*.

<sup>(16)</sup> Per un'ampia indagine, si vedano: G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, cit., 181; M.M. COMENALE PINTO, *Il contratto di trasporto di persone, in I contratti turistici*, in *Pratica del diritto civile*, collana diretta da G. Iudica, Milano, 2004, 240 ss. In giurisprudenza, cfr. US District Court, Southern District New York 15 dicembre 1977, *Warsaw c. TWA, LATA ACLR (Air Carriers Liability Reports)*, n. 508; New York S.C. 1988, *Mazze c. Swiss Air*, in *Air Law*, 1988, 2306; Cass. fr. 29 novembre 1989, in *Rev. fr. dr. aér.*, 1989, 539.

<sup>(17)</sup> In argomento, cfr. M.M. COMENALE PINTO, *Nozione di «incidente» e condotte omissive del vettore e dei suoi preposti nel trasporto aereo internazionale di persone*, in *Dir. traspr.*, 2006, 614, nota a U.S. Supreme Court 24 febbraio 2004, *Olympic Airways c. Rubina Husain*.

Sotto quest'ultimo profilo riguardante le condotte omissive, che nella presente vicenda vengono in rilievo quale contestazione addebitabile al vettore aereo per non avere adottato idonee precauzioni al fine di evitare l'insorgenza della DVT da parte della difesa dell'attrice, si deve registrare, sempre in seno alla giurisprudenza americana, una recente pronuncia che sembra prospettare un diverso orientamento interpretativo volto ad ampliare la nozione di «*accident*» fino ad includervi il rifiuto da parte del vettore aereo di prestare assistenza al passeggero con precarie condizioni di salute preesistenti al volo aereo <sup>(18)</sup>. In tal senso, le condotte omissive del vettore e del personale di bordo in situazioni che concernono la salute dei passeggeri sono riconducibili alla nozione di «*accident*», da considerarsi quale fatto esterno al passeggero ed inaspettato. Si tratta, per la verità, di una questione diversa dai casi da DVT, ove, come si è visto sopra, la giurisprudenza internazionale non ravvisa nella condotta omissiva del vettore di fornire informazioni utili sull'insorgere della patologia ai passeggeri, che rimangono per un lungo periodo di tempo immobili, un evento riconducibile all'interno dell'ambito normativo dell'art. 17 della Convenzione di Montreal. È però una pronuncia che, sotto il profilo di ordine concettuale, allarga la nozione di «*accident*» includendovi le condotte omissive del vettore con specifico riguardo alle situazioni di salute dei passeggeri che si imbarcano con particolari condizioni patologiche. I dubbi che potrebbero formularsi riguardano, invece, i casi di soggetti cosiddetti «sani», come sembra dedursi nella vicenda in esame, ove il passeggero non era particolarmente suscettibile all'insorgenza della trombosi venosa profonda.

### 3. *Considerazioni conclusive sulla difficile configurazione del danno.*

Viene così ad emergere un altro argomento decisivo riguardante la

---

<sup>(18)</sup> Cfr. U.S. Supreme Court 24 febbraio 2004, *cit.*, 603 (anche in *Dir. maritt.*, 2006, 923 ss., con nota di L. PALMIERI, *Ancora sulla nozione di «accident» in base alla Convenzione di Varsavia*), in cui il passeggero affetto da una grave forma asmatica chiedeva, senza ottenere, di essere sistemato in un posto lontano dalla zona fumatori, avendo mostrato all'imbarco la lettera del suo medico che spiegava le particolari condizioni di salute. A causa dell'incremento di fumo dopo due ore di volo le condizioni del passeggero si aggravarono fino alla morte.

sussistenza del nesso eziologico tra l'accadimento e l'evento dannoso rappresentato dalla morte del passeggero. Il Tribunale di Busto Arsizio, pur ritenendo che l'incremento statistico del rischio di DVT dia dimostrazione di una connessione causale tra la morte del passeggero ed il volo intercontinentale della *Air China Limited* <sup>(19)</sup>, non ravvisa la presenza di un «accident» durante il volo, alla stregua dei requisiti sopra indicati tali da soddisfare la nozione di cui all'art. 17 della Convenzione di Montreal, ponendosi, quindi, sullo stesso piano della giurisprudenza straniera sopra analizzata. Il passeggero non ha fornito la prova della verifica di un accadimento improvviso, inaspettato ed esterno al passeggero stesso, né ha fornito prova di anomalie occorse durante il volo. Inoltre, il Tribunale di Busto Arsizio ha specificato, ponendosi parimenti in linea con la giurisprudenza straniera, che il fenomeno della pressurizzazione e depressurizzazione non rientra nel concetto di «accident», poiché trattasi di una condizione fisiologica del volo tale da non classificarsi come una anomalia. Alle doglianze sollevate dalla difesa di parte attrice sull'inadeguatezza dei sedili per un volo intercontinentale, sugli spazi ristretti, nonché sulla mancanza da parte del vettore e del personale di bordo di fornire utili accorgimenti per evitare l'insorgenza della patologia della trombosi venosa, il Tribunale di Busto Arsizio osserva una carenza probatoria da parte del passeggero che assume carattere dirimente ai fini del giudizio, il quale si conclude con una sentenza sfavorevole sotto il profilo del mancato riconoscimento della responsabilità del vettore aereo e del conseguente risarcimento dei danni <sup>(20)</sup>. Si deve, ad ogni modo, aggiungere che se anche fosse stata fornita la prova di quanto sopra, la mancata indicazione dei consigli preventivi ai passeggeri non sembrerebbe costituire violazione di norme imperative.

Le considerazioni che precedono inducono a ritenere che la sindrome da classe economica non sia di facile riconoscimento ed ammissibilità <sup>(21)</sup>. È pur vero che un orientamento giurisprudenziale

---

<sup>(19)</sup> Sull'incidenza della tromboembolia polmonare del passeggero in rapporto alla distanza del volo aereo, cfr. G. UMANI RONCHI, G. BOLINO, M. BELLEZZA, *op. cit.*, 161.

<sup>(20)</sup> Sul nesso causale tra il sinistro occorso al passeggero e l'attività del vettore aereo nell'esecuzione del trasporto, cfr. Cass., Sez. III, 15 febbraio 2006, n. 3285, in *Dir. traspt.*, 2007, 507 ss., con nota di W. PAGLIEI, *La colpa del passeggero nel trasporto aereo*.

<sup>(21)</sup> Cfr. N. KOUKAKOS, *Syndrome de la classe économique et indemnisation dans le transport aérien de passagers*, in *Rev. fr. dr. aér.*, 2001, 165 ss.

meno restrittivo sulla nozione di «*accident*» al fine di includervi le omissioni da parte del vettore e dei suoi ausiliari incidenti sulle condizioni di salute dei passeggeri possa indubitabilmente costituire un'iniziale apertura verso ipotesi risarcitorie a causa della sindrome da classe economica <sup>(22)</sup>. Ciò nondimeno, la questione è più complessa. I fattori di rischio dell'insorgenza della patologia in questione sono molteplici e dipendono da diversi elementi soggettivi ed oggettivi. Il prolungato immobilismo, la lunghezza del viaggio e lo spazio ristretto tra i sedili dell'aeromobile accentuano i rischi di DVT, ma si è constatato che l'insorgenza della trombosi venosa profonda è stata accertata anche su passeggeri che viaggiavano in prima classe ove la distanza tra i sedili è maggiore rispetto a quella della classe economica e ove vi è un maggiore *confort* durante il volo (i sedili sono reclinabili). Sembra anche rilevante, ai fini del nostro discorso, precisare che la DVT ha causato la morte di passeggeri apparentemente «sani», non facilmente vulnerabili e senza patologie pregresse <sup>(23)</sup>. Ne consegue, quindi, che ogni passeggero può sviluppare una trombosi venosa profonda cosicché, oltre alla prolungata immobilità e allo spazio ristretto, sembra che vi possano essere altri fattori di rischio che facilitino la comparsa della malattia: alcuni di questi dipendono dalle condizioni patologiche pregresse del passeggero <sup>(24)</sup>, mentre altri si riferiscono alle condizioni ambientali (il microambiente delle cabine aeree) e di volo incidenti sul passeggero (cambiamento di fuso orario, bassa pressione atmosferica, disidratazione dovuta al condizionamento dell'aria, ecc.). Da qui si apre il problema della sussistenza del nesso di causalità tra il danno subito dal passeggero a causa della patologia in esame e l'attività di trasporto aereo che si presenta di difficile configurazione.

Il progressivo diffondersi della cosiddetta sindrome da classe economica (anche se sarebbe più corretto parlare di «trombosi del viaggiatore») così come suggerisce la Commissione scientifica della Camera

---

<sup>(22)</sup> Così sembra ragionevolmente prospettare M.M. COMENALE PINTO, *op. ult. cit.*, 616. Si vedano, J. NAVEAU, M. GODFROID, P. FRÜHLING, *Précis de droit aérien*, Bruxelles, 2006, 331, che optano per una nozione estensiva di «*accident*».

<sup>(23)</sup> Sul punto, G. UMANI RONCHI, G. BOLINO, M. BELLEZZA, *op. cit.*, 152, precisano che «la trombosi da immobilità prolungata può manifestarsi anche in soggetti giovani e senza alcun apparente fattore di rischio».

<sup>(24)</sup> Cfr. *Medical Guidelines for Airline Travel*, *Aerospace Medical Association*, *A7 - Deep Venous Thrombosis*, vol. 74, n. 5, Sez. II (Suppl.), maggio 2003 (ed. II).

dei Lords del Parlamento inglese)<sup>(25)</sup>, ha spinto molte compagnie aeree a fornire utili consigli per ridurre il rischio dell'insorgenza della trombosi venosa profonda<sup>(26)</sup>. In assenza, al momento, di studi scientifici certi sul collegamento causale tra l'insorgenza della DVT e il viaggio aereo non sembra possibile indicare uniformi pratiche informative, basate su rigide regole, cui i vettori (per voli superiori alle sei ore) debbano attenersi per la prevenzione dei rischi dell'insorgenza della malattia, la cui omissione potrebbe assumere rilevanza ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di Montreal nella prospettiva di una mutata concezione di «*accidents*», estesa alle condotte omissive (spesso si tratta invero di comportamenti inaspettati da parte degli ausiliari di bordo) in riferimento alla salute dei passeggeri.

È consigliabile, pertanto, di fronte ad accertate manifestazioni di trombosi venosa profonda, alla luce di quanto sopra esposto, procedere ad una valutazione caso per caso con riguardo a tutti i fattori soggettivi ed ambientali che si ravvisano durante il volo aereo.

STEFANO POLLASTRELLI  
Associato di Diritto della navigazione  
nell'Università di Macerata

---

<sup>(25)</sup> *House of Lords Select Committee on Science and Technology Air Travel and Health*, Session 1999-2000 (nel sito: [www.publications.parliament.uk](http://www.publications.parliament.uk)).

<sup>(26)</sup> Nei siti web di Alitalia e British Airways (nella sessione dedicata al benessere a bordo) vengono riportati utili consigli, come: evitare di accavallare le gambe, alzarsi spesso, effettuare esercizi consigliati a bordo, bere frequentemente acqua, indossare scarpe comode, evitare alcolici e fumo. Viene, inoltre, riportato un elenco di fattori che aumentano il rischio di DVT.

