

## RESPONSABILITA' DEL VETTORE IN CASO DI MORTE DEL PASSEGGERO

Non è infrequente leggere di improvvisi decessi che avvengono a bordo di aerei di linea. Solitamente si tratta di persone che avevano una qualche patologia pregressa che si è aggravata in volo fino a causarne la morte. (1) Quando leggiamo di questi casi ci torna sempre in mente un incidente che ha fatto scuola nella giurisprudenza aeronautica e che è costato molto caro al vettore coinvolto, la ex compagnia di bandiera ellenica Olympic Airways.

Il 4 gennaio 1998, il dottor A.H. e la sua famiglia iniziarono il viaggio di ritorno dal Cairo agli Stati Uniti via Atene. La famiglia arrivò all'aeroporto del Cairo in anticipo per assicurarsi di ottenere posti non fumatori. La moglie di A.H. mostrò all'agente del check-in una lettera del medico che lo aveva in cura che indicava che suo marito soffriva di asma. La famiglia venne accomodata nella sezione non fumatori sul volo dal Cairo ad Atene e il passeggero A.H. non ebbe alcun problema di respirazione.

Durante la sosta di tre ore ad Atene per prendere il volo in coincidenza, A.H. ha iniziato a manifestare chiari problemi di respirazione. La sala d'attesa era molto fumosa e A.H. fu costretto a usare il suo inalatore. Un tentativo di spostarsi nella sala di prima classe, leggermente meno fumosa, fu ostacolato dai funzionari dell'aeroporto.

All'imbarco sul volo Olympic Airways 417 da Atene a New York, A.H. e la sua famiglia scoprirono di essere seduti in posti per non fumatori ma solo tre file prima della zona fumatori, fra le due zone non vi era alcuna concreta separazione. Subito dopo aver trovato i loro posti, la moglie di A.H. si avvicinò all'assistente di volo, informandola che suo marito non poteva stare vicino alla zona fumatori e chiese alla hostess di spostarlo. Per tutta risposta, si legge nelle carte legali, la hostess la invitò a "sedersi".

Dopo che tutti i passeggeri furono seduti, ma prima del decollo, la signora si avvicinò ancora una volta alla hostess e le chiese categoricamente di spostare suo marito in un altro posto, spiegando che era allergico al fumo. La hostess rifiutava, affermando che era "troppo occupata" e che il volo era "completamente pieno".

Subito dopo il decollo, nella sezione fumatori si spense l'indicazione di divieto di fumo e i passeggeri poterono iniziare a fumare. Il fumo purtroppo si propagò anche ai sedili dove erano accomodati A.H. e la sua famiglia. Nuovamente e per la terza volta, la moglie di A.H. richiese lo spostamento ma nuovamente il cambio fu rifiutato. Dopo poco tempo le condizioni di A.H. peggiorarono e purtroppo il passeggero morì. La morte fu attribuita per l'esposizione al fumo passivo. La famiglia di A.H. aveva richiesto la zona non fumatori e lo spostamento dei posti in quanto A.H. aveva una "storia di ricorrenti reazioni anafilattiche" e sensibilità al fumo passivo.

Da notare che il fumo sui voli internazionali era già considerato un problema di sicurezza dalla sezione di medicina dell'aviazione dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile, che aveva chiesto un divieto totale dal 1996, ma ogni compagnia aerea procedeva in ordine sparso.

A seguito del decesso del coniuge, la moglie di A.H. intentò una causa in un tribunale distrettuale federale della California chiedendo un risarcimento ai sensi dell'articolo 17 della Convenzione di Varsavia. Questo articolo permetteva ai viaggiatori aerei internazionali di farsi rimborsare i danni per incidenti che si verificano durante il volo. Applicando lo statuto della convenzione di Varsavia, il tribunale distrettuale

stabiliva che la morte del signor A.H. andava considerata un "incidente" e riconosceva alla famiglia 1,4 milioni di dollari. Questa sentenza è stata affermata dalla Corte d'Appello del 9° Circuito. La Corte non riteneva applicabile il limite di 75.000 dollari previsto dalla Convenzione di Varsavia e ciò a causa della "wilful misconduct" ("comportamento doloso") della compagnia aerea. Il tribunale distrettuale ha ritenuto che il rifiuto della hostess (di cui viene citato nome e cognome) di spostare il dottor A.H. in un altro posto, nonostante tre richieste sempre più disperate di sua moglie, si dovesse considerare a tutti gli effetti un incidente ai sensi dell'articolo 17. Lo ha fatto in quanto: (a) la hostess ha violato lo standard riconosciuto di cura per gli assistenti di volo sui voli internazionali rifiutando di assistere; (b) ha violato la politica di Olympic; e (c) non è riuscita ad avvisare il capo assistente di cabina o un altro assistente di volo per aiutare il passeggero A.H. a trovare un altro posto. Il tribunale distrettuale ha appurato che la moglie ha detto specificamente ai dipendenti della Olympic, compresa quindi la hostess, che A.H. era "suscettibile al fumo", "allergico al fumo" e "non poteva stare in ambienti con fumo". Nonostante questi avvertimenti, la hostess ha rifiutato di assisterlo. Considerando gli avvertimenti e la conoscenza dei problemi medici del dottore, le azioni della dipendente Olympic hanno costituito un evento insolito e inaspettato. In definitiva, la corte distrettuale ha concluso che le azioni della hostess hanno creato un rischio prevedibile di lesioni e quindi hanno costituito un incidente ai sensi dell'articolo 17 della Convenzione di Varsavia.

Il fumo in volo è vietato da quasi tutte le compagnie aeree. I divieti di fumo in volo sono stati imposti in modo frammentario in tutto il mondo a partire dagli anni 1980. Nell'ottobre 2015, il Dipartimento dei Trasporti degli Stati Uniti ha vietato anche l'uso di sigarette elettroniche sui voli, così come il trasporto di tali dispositivi nel bagaglio registrato, a causa del rischio di incendio delle loro batterie. Nel luglio 2019, un aereo della Air China ha effettuato una discesa di emergenza dopo che i livelli di ossigeno in cabina sono scesi, l'incidente è stato collegato a un copilota che fumava una sigaretta elettronica durante il volo.

Se volete avere dettagliate notizie sulla sigaretta elettronica a bordo di aerei, visitate questo sito:

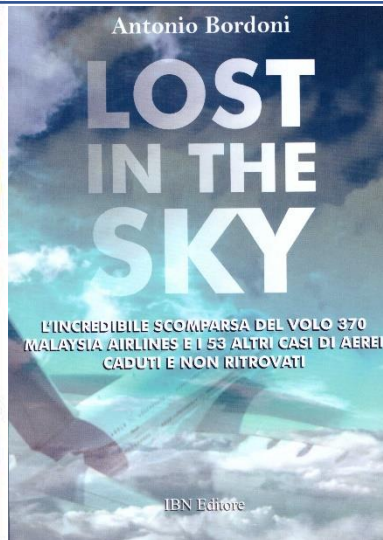
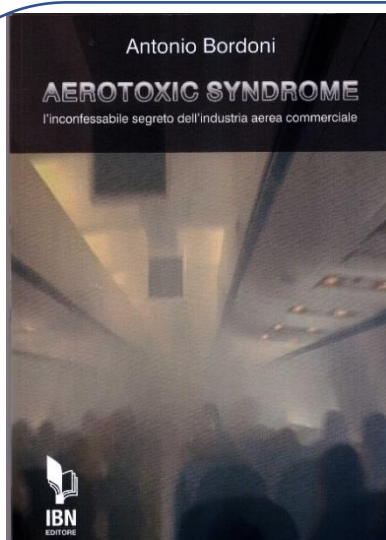
<https://www.alternativeairlines.com/flying-with-e-cigarettes>

Anche se oggi un incidente come quello avvenuto a bordo del volo Olympic 417 non si potrà ripetere in quanto il divieto di fumo è ormai adottato a livello globale, le compagnie aeree debbono comunque prestare la massima attenzione nel caso un passeggero manifesti malesseri e dobbiamo annotare che è ormai procedura ricorrente quella in cui il comandante del volo decide di dirottare sull'aeroporto più vicino al verificarsi di casi di passeggeri che manifestano seri malesseri.

(1) Fra i più recenti casi citiamo quello del volo United Airlines da Orlando a Los Angeles, avvenuto il 19 dicembre 2020 Vedi per tutti:

[https://www.ilmessaggero.it/mondo/covid\\_muore\\_uomo\\_aereo\\_tremava\\_sudava\\_non\\_hanno\\_cambiato\\_aereo\\_passeggeri\\_cosa\\_e\\_successo\\_19\\_dicembre\\_2020-5655447.html](https://www.ilmessaggero.it/mondo/covid_muore_uomo_aereo_tremava_sudava_non_hanno_cambiato_aereo_passeggeri_cosa_e_successo_19_dicembre_2020-5655447.html)

(2) <https://caselaw.findlaw.com/us-9th-circuit/1262812.html> ; United States Court of Appeals, Ninth Circuit. No. 00-14509. Decided: December 12, 2002



*Alcune delle nostre ultime opere reperibili on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:*

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

• **Aerotoxic Syndrome**

Un argomento sul quale le compagnie aeree hanno adottato la politica del silenzio.

• **The Safe Airline**

I numeri sulla sicurezza offerta da oltre cento compagnie aeree. Aggiornata al dicembre 2020.

• **Lost in the Sky**

Il "mistero" sulla scomparsa di MH370. Il libro spiega come dietro questa scomparsa potrebbe in realtà celarsi il primo caso di suicidio-omicidio.

**Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)**

NL01/21	Primo incidente del 2021	9 gennaio
NL02/21	L'incidente della SRIWIJAYA AIR	16 gennaio
NL03/21	Incidente "serio" a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l'aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	18 marzo 2014, la scomparsa di MH370	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio

NL14/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L'abbattimento del 737 Ucraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile
NL20/21	Engine shut down !	5 aprile
NL21/21	Problemi ai motori dell'Airbus 220	9 aprile
NL22/21	Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21	Così accadono gli incidenti	12 aprile
NL24/21	Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21	Se si forniscono dati errati al computer...	22 aprile
NL26/21	Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21	PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21	Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio
NL29/21	Una nuova tecnica per localizzare MH370	12 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL31/21	Incidente a AF447: Air France e Airbus a processo	16 maggio
NL32/21	Ryanair 4978, un insolito e preoccupante dirottamento	24 maggio
NL33/21	Ryanair 4978 e la Convenzione di Chicago	26 maggio
NL34/21	Quel precedente di Egyptair 2843	27 maggio
NL35/21	Ipotesi: pilota incosciente per 40 minuti	27 maggio
NL36/21	Tornano gli UFO	4 giugno
NL37/21	Aerei troppo fermi a terra, massima allerta	4 giugno
NL38/21	Gli strascichi del dirottamento Ryanair	10 giugno
NL39/21	Troppo casi di velocità errata	19 giugno
NL40/21	Dirottamento Ryanair e territorialità del vettore	20 giugno
NL41/21	Ustica, 41 anni di polemiche	27 giugno
NL42/21	L'importanza dello "sterile cockpit"	27 giugno
NL43/21	Ammaraggio di un B737 a Honolulu	2 luglio
NL44/21	Clandestino a bordo	3 luglio
NL45/21	Incidente a Palana, Russia	6 luglio