Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

20 ottobre 2022 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Convenzione di Montreal – Articolo 17, paragrafo 1 – Responsabilità dei vettori aerei in caso di morte o lesione personale di un passeggero – Nozione di "lesione personale" – Disturbo da stress post-traumatico subito da un passeggero in occasione dell'evacuazione d'emergenza di un aeromobile»

Nella causa C-111/21,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dall'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria), con decisione del 28 gennaio 2021, pervenuta in cancelleria il 25 febbraio 2021, nel procedimento

BT

contro

Laudamotion GmbH,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da K. Jürimäe, presidente di sezione, M. Safjan, N. Piçarra (relatore), N. Jääskinen e M. Gavalec, giudici,

avvocato generale: J. Richard de la Tour

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per BT, da D. Heine, Rechtsanwalt;

– per la Laudamotion GmbH, da C. Peitsch, Rechtsanwalt;

– per il governo tedesco, da J. Möller, J. Heitz e M. Hellmann, in qualità di agenti;

– per la Commissione europea, da G. Braun, K. Simonsson e G. Wilms, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 24 marzo 2022,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 17, paragrafo 1, e dell'articolo 29 della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di quest'ultima con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38; in prosieguo: la «Convenzione di Montreal»), entrata in vigore, per quanto riguarda l'Unione europea, il 28 giugno 2004.

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra BT e la Laudamotion GmbH, un vettore aereo, in merito a una richiesta di risarcimento presentata da BT in ragione di un disturbo da stress post traumatico subito in occasione di un'evacuazione d'emergenza dell'aeromobile che doveva trasportarla.

Contesto normativo

Diritto internazionale

3 Il secondo, terzo e quinto considerando della Convenzione di Montreal enunciano quanto segue:

«[Gli Stati parti riconoscono] la necessità di adeguare e rifondere la [Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 (in prosieguo: la "Convenzione di Varsavia")] e gli strumenti collegati in un unico testo,

[Gli Stati parti riconoscono] l'importanza di tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione,

(...)

(...) l'azione collettiva degli Stati intesa all'ulteriore armonizzazione e codificazione di alcune norme che regolano il trasporto aereo internazionale per mezzo di una nuova convenzione rappresent[a] il mezzo più idoneo a realizzare il giusto equilibrio degli interessi».

4 L'articolo 17 di tale convenzione, rubricato «Morte e lesione dei passeggeri – Danni ai bagagli», al paragrafo 1 prevede quanto segue:

«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».

5 Ai sensi dell'articolo 29 di detta convenzione, rubricato «Fondamento della richiesta risarcitoria»:

«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 (...)».

Diritto dell'Unione

6 L’articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli (GU 1997, L 285, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002 (GU 2002, L 140, pag. 2; in prosieguo: il «regolamento n. 2027/97»), così dispone:

«Le nozioni contenute nel presente regolamento che non sono definite nel paragrafo 1 sono equivalenti a quelle usate nella convenzione di Montreal».

7 L’articolo 3, paragrafo 1, del regolamento di cui trattasi così dispone:

«La responsabilità di un vettore aereo [dell’Unione] in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

8 Il 1° marzo 2019, BT si è imbarcata su un volo da Londra (Regno Unito) a Vienna (Austria) operato dalla Laudamotion.

9 Al decollo, il reattore sinistro dell’aeromobile che doveva effettuare tale volo è esploso, il che ha comportato l’evacuazione dei passeggeri. BT è scesa dall’aeromobile utilizzando un’uscita d’emergenza ed è stata scagliata in aria per molti metri dalla turbolenza del motore destro che non era ancora stato spento. Da quel momento, le è stato diagnosticato un disturbo da stress post-traumatico per cui è sotto cure mediche.

10 BT ha presentato un ricorso contro la Laudamotion dinanzi al Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Austria), diretto all’accertamento della responsabilità di quest’ultima ai sensi dell’articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal e ad ottenere il pagamento delle somme di EUR 4 353,60 per le spese mediche sostenute e di EUR 2 500 per il risarcimento del danno morale, oltre a interessi e spese. Essa ha sostenuto che, in ogni caso, la Laudamotion è responsabile ai sensi della normativa austriaca, applicabile in via integrativa.

11 Nel controricorso, la Laudamotion ha sostenuto che l’articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal riguarda solo le lesioni personali in senso stretto, e non i disturbi meramente psichici, e ha aggiunto che il diritto austriaco non è applicabile alla controversia principale, in forza dell’articolo 29 di tale convenzione.

12 Con sentenza del 12 novembre 2019, il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat) ha accolto il ricorso. Tale giudice ha ritenuto che la controversia principale non rientrasse nell’ambito di applicazione dell’articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, in quanto tale disposizione prevede la responsabilità del vettore aereo solo per lesioni personali. Esso ha, tuttavia, dichiarato che la Laudamotion era responsabile in forza del diritto austriaco, che prevede un risarcimento per un danno meramente psichico nel caso in cui quest’ultimo abbia carattere patologico.

13 Adito in appello dalla Laudamotion, il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), con sentenza del 7 aprile 2020, ha annullato la sentenza di primo grado e ha respinto il ricorso per risarcimento danni. Tale giudice ha ritenuto non solo, come il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat), che l’articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal non si applichi in caso di lesioni non personali, ma anche che l’articolo 29 di tale convenzione escluda l’applicazione del diritto austriaco.

14 BT adiva quindi l'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria), giudice del rinvio, con un ricorso per cassazione («Revision») avverso detta sentenza.

15 Tale giudice nutre dubbi sulla questione di stabilire se il concetto di «lesioni personali», ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, comprenda anche i disturbi puramente psichici e, in caso di risposta negativa, se un'azione di risarcimento danni fondata sul diritto nazionale sia esclusa ai sensi dell'articolo 29 di tale convenzione.

16 In tali circostanze, l'Oberster Gerichtshof (Corte suprema) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se i disturbi psichici di un passeggero manifestatisi in conseguenza di un incidente e aventi carattere patologico costituiscano una "lesione personale" ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della [Convenzione de Montreal].

2) In caso di risposta negativa alla prima questione[, s]e l'articolo 29 [di tale convenzione] osti ad un'azione di risarcimento per danni ammessa dalla normativa nazionale applicabile».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

17 Occorre intendere tale questione come diretta a stabilire, in sostanza, se l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal debba essere interpretato nel senso che una lesione psichica avente carattere patologico, causata a un passeggero da un «evento», ai sensi di tale disposizione, deve essere risarcita conformemente a detta disposizione.

18 Va ricordato, innanzitutto, che, conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 2027/97, la responsabilità dei vettori aerei dell'Unione in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal.

19 Ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, di tale convenzione, il vettore aereo 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.

20 La nozione di «lesione personale» di cui a tale disposizione non è, tuttavia, definita né nella Convenzione di Montreal né nel regolamento n. 2027/97, il cui articolo 2, paragrafo 2, prevede che le nozioni contenute in tale regolamento che non sono definite al paragrafo 1 di tale articolo sono equivalenti a quelle utilizzate in detta convenzione.

21 Tenuto conto, in particolare, dell'oggetto della Convenzione di Montreal, che è quello di unificare alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, tale nozione deve ricevere un'interpretazione uniforme e autonoma per l'Unione e i suoi Stati membri (v., in tal senso, sentenza del 6 maggio 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punto 21). Pertanto, si deve tener conto non dei differenti significati che possono essere attribuiti a tale nozione nel diritto interno degli Stati membri, bensì delle regole interpretative del diritto internazionale generale che s'impongono all'Unione (v., per analogia, sentenza del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punto 32 e giurisprudenza ivi citata).

22 A tale proposito, l'articolo 31 della Convenzione di Vienna sul diritto del Trattati, del 23 maggio 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, pag. 331), che rispecchia le norme di diritto internazionale consuetudinario le cui disposizioni fanno parte dell'ordinamento giuridico dell'Unione (v., in tal senso, sentenza del 27 febbraio 2018, Western Sahara Campaign UK, C-266/16, EU:C:2018:118, punto 58 e giurisprudenza ivi citata), precisa che un trattato deve essere interpretato in buona fede, secondo il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto e alla luce del suo oggetto e del suo scopo (v., in tal senso, sentenza del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punto 31 e giurisprudenza ivi citata). Inoltre, l'articolo 32 di tale convenzione prevede che si possa ricorrere a mezzi complementari d'interpretazione, in particolare ai lavori preparatori del trattato in questione e alle circostanze in cui esso è stato concluso.

23 Per quanto riguarda il senso comune della nozione di «lesione personale» di cui all'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, occorre sottolineare, al pari dell'avvocato generale al paragrafo 25 delle sue conclusioni, che il termine «lesione» designa l'alterazione di un organo, di un tessuto o di una cellula, dovuta a una malattia o a un incidente, mentre il termine [francese] «corporel» («personale») rinvia alla parte materiale di un essere vivente, ossia il corpo umano.

24 Orbene, se la nozione di «lesione personale», nel suo senso comune, non può essere interpretata nel senso che esclude una lesione psichica collegata a una siffatta lesione del corpo, la situazione è diversa per quanto riguarda, come nel caso di specie, come risulta dal fascicolo di cui dispone la Corte, una lesione psichica medicalmente accertata, che non presenta alcun nesso con una lesione personale, nel senso comune di tale nozione. Infatti, una siffatta interpretazione equivarrebbe a confondere la distinzione tra lesione personale e lesione psichica.

25 Tuttavia, il fatto che la nozione di «lesione personale» sia stata adottata nel testo dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal non presuppone necessariamente che gli autori di tale convenzione abbiano inteso escludere, in caso di «evento», ai sensi di tale disposizione, la responsabilità dei vettori aerei qualora tale evento abbia causato lesioni psichiche a un passeggero che non sono legate ad alcuna lesione personale avente la medesima causa.

26 Per quanto riguarda i lavori preparatori che hanno condotto all'adozione di detta convenzione, ne risulta, certo, che nessuna delle proposte dirette ad includere espressamente la nozione di «lesione psichica» nel testo della Convenzione di Montreal ha avuto successo. Tuttavia, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 41 delle sue conclusioni, da tali lavori risulta altresì che il concetto di «lesione personale» è stato accolto «sulla base del fatto che, in alcuni Stati, le azioni di risarcimento danni per lesioni psichiche sono esperibili a determinate condizioni, che la giurisprudenza si sta sviluppando in tale settore e che non si intende interferire con tali sviluppi, che dipendono dalla giurisprudenza in materie diverse da quella del trasporto aereo internazionale» (verbale della 6ª riunione della Commissione plenaria, del 27 maggio 1999, Conferenza internazionale di diritto aereo, Montreal, dal 10 al 28 maggio 1999, vol. I, verbali, pag. 243).

27 Per quanto riguarda, peraltro, gli obiettivi della Convenzione di Montreal, occorre ricordare che tra essi figurano, ai sensi del secondo e del terzo considerando di tale convenzione, oltre ad adeguare e rifondere la Convenzione di Varsavia, quello di «tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale» e a garantire «un equo risarcimento secondo il principio di riparazione», in particolare in caso di incidente, attraverso un regime di responsabilità oggettiva dei vettori aerei. Orbene, la necessità di un equo risarcimento, che richiede anche di garantire la parità di trattamento dei passeggeri che hanno subito lesioni, siano esse fisiche o psichiche, della stessa gravità in conseguenza di un medesimo incidente, sarebbe messa in discussione se l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal fosse interpretato nel senso che esso esclude la

riparazione delle lesioni psichiche causate da un incidente siffatto, qualora esse non siano connesse ad alcuna lesione personale.

28 Infatti, la situazione di un passeggero che ha subito una lesione psichica in conseguenza di un incidente può, in funzione della gravità del danno che ne deriva, rivelarsi comparabile a quella di un passeggero che ha subito una lesione personale.

29 Occorre, di conseguenza, considerare che l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal consente il risarcimento di una lesione psichica causata da un «evento», ai sensi di tale disposizione, che non è connessa ad una «lesione personale», ai sensi di detta disposizione.

30 Tuttavia, la necessità di un equo risarcimento deve essere conciliata, come risulta dal quinto considerando della Convenzione di Montreal, con la necessità di preservare il «giusto equilibrio degli interessi» dei vettori aerei e dei passeggeri (v., in tal senso, sentenze del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punto 36, e del 12 maggio 2021, Altenrhein Luftfahrt, C-70/20, EU:C:2021:379, punto 36).

31 Pertanto, la responsabilità del vettore aereo può sorgere, sulla base dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, solo se il passeggero danneggiato dimostra adeguatamente, in particolare mediante una perizia medica e documenti giustificativi di cure mediche, l'esistenza di un danno alla sua integrità psichica, subito in conseguenza di un «evento», ai sensi di detta disposizione, di tale gravità o intensità che la lesione incide sulle sue condizioni generali di salute, tenuto conto, in particolare, dei suoi effetti psicosomatici, e non può attenuarsi senza un trattamento medico.

32 Tale interpretazione consente al contempo ai passeggeri lesi di essere risarciti in modo equo, conformemente al principio di riparazione, e ai vettori aerei di premunirsi contro domande di risarcimento fraudolente che impongono loro un onere di riparazione molto gravoso, difficilmente identificabile e calcolabile, che potrebbe compromettere o addirittura paralizzare la loro attività economica (v., per analogia, sentenza del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punto 40).

33 Alla luce dei suesposti motivi, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal deve essere interpretato nel senso che una lesione psichica causata a un passeggero da un «evento», ai sensi di tale disposizione, che non è connessa ad una «lesione personale», ai sensi di detta disposizione, deve essere risarcita allo stesso titolo di una siffatta lesione personale, purché il passeggero leso dimostri l'esistenza di un danno alla sua integrità psichica di tale gravità o intensità che detta lesione incide sulle sue condizioni generali di salute e non può attenuarsi senza un trattamento medico.

Sulla seconda questione

34 Tenuto conto del fatto che la seconda questione è stata sollevata dal giudice del rinvio solo in caso di risposta negativa alla prima questione e che a quest'ultima è stata fornita una risposta affermativa, non occorre rispondere alla seconda questione.

Sulle spese

35 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara:

L'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di quest'ultima con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001,

deve essere interpretato nel senso che:

una lesione psichica causata a un passeggero da un «evento», ai sensi di tale disposizione, che non è connessa ad una «lesione personale», ai sensi di detta disposizione, deve essere risarcita allo stesso titolo di una siffatta lesione personale, purché il passeggero leso dimostri l'esistenza di un danno alla sua integrità psichica di tale gravità o intensità che detta lesione incide sulle sue condizioni generali di salute e non può attenuarsi senza un trattamento medico.

Firme

---

* Lingua processuale: il tedesco.