

Versione anonimizzata

Traduzione

C-687/19 - 1

Causa C-687/19

Domanda di decisione pregiudiziale

Data di deposito:

18 settembre 2019

Giudice del rinvio:

cour d'appel de Mons (Belgio)

Data della decisione di rinvio:

5 settembre 2019

Appellante, resistente originaria:

Ryanair Ltd

Appellato, ricorrente originario:

PJ

[OMISSIS]

[OMISSIS] [Or. 2]

NELLA CAUSA:

RYANAIR Ltd [OMISSIS],

appellante,

[OMISSIS]

CONTRO:

PJ, [OMISSIS]

appellata,

[OMISSIS] [Or.3][OMISSIS][svolgimento del procedimento]

I. Ricevibilità dell'appello

L'appello [OMISSIS] è ricevibile. [OMISSIS]

II. Antecedenti e attuale oggetto della controversia

PJ ha citato la società [OMISSIS] RYANAIR [OMISSIS] al fine di ottenere la condanna al pagamento, a titolo di risarcimento danni, della somma capitale di EUR 60 000 con riserva di maggiorazione o di diminuzione nel corso del procedimento e di EUR 2 000 in via provvisoria oltre gli interessi compensativi a partire dal 25 febbraio 2015.

Con conclusioni depositate all'udienza del 24 gennaio 2018, ha chiesto, prima che il procedimento venisse rimesso per la decisione, la designazione di un consulente tecnico in ambito medico per la valutazione del danno.

La sentenza impugnata, pronunciata in contumacia nei confronti della società [OMISSIS] RYANAIR [OMISSIS] ha condannato quest'ultima a pagare a PJ la somma provvisoria di EUR 1 500 e ha designato, per il resto, l'esperto RI.

[OMISSIS] [Or. 4]

III. Fondamento dell'appello

III.1. Fatti rilevanti

1. Il 25 febbraio 2015 l'appellata ha preso il volo FR2829 in partenza da Barcellona, a destinazione di Charleroi. Era accompagnata da suo figlio SH di 9 mesi.
2. L'aereo allorché sorvolava i Pirenei, si è imbattuto in forti turbolenze che hanno causato lesioni a due membri dell'equipaggio: una hostess è stata spinta al soffitto, un'altra è rimasta ferita alla caviglia dopo essere stata urtata da un carrello per la ristorazione. L'aereo è stato dirottato a Bordeaux affinché fosse prestato soccorso alle due persone ferite.
3. Il volo è atterrato all'aeroporto di Charleroi con cinque ore di ritardo.
4. L'appellata afferma che, in seguito a tali eventi, è rimasta fortemente scioccata e soffre di un disturbo post traumatico da stress invalidante; chiede che l'appellante sia condannata a riparare tale pregiudizio.
5. L'appellata produce:

- un certificato recante la data del 17 agosto 2015, firmato da TG, psichiatra, che riporta le affermazioni dall'appellata, che precisa che, in seguito agli eventi, teme i trasporti di ogni genere e rivive quei momenti dolorosi, e che conclude «penso che questa paziente presenti le caratteristiche tipiche del disturbo post traumatico da stress, invalidante e che avrà bisogno di assistenza psicologica e medica»;
- tre certificati [OMISSIS] che dichiarano che l'appellata ha intrapreso un percorso terapeutico dal 28 aprile 2015 in seguito agli eventi oggetto della controversia;
- un certificato di VF, recante la data del 20 marzo 2017, secondo il quale l'appellata soffre di una sindrome post traumatica con ansia, disturbi del sonno, lombosciatalgia S1 destra dal 25 febbraio 2015;
- i risultati di un esame radiografico effettuato il 21 febbraio 2017 che conclude che c'è stato un «decentramento del disco L5-S1 posteriore destro, in conflitto con il punto di emergenza radicolare destro S1». [Or. 5]

III.2. Discussione

6. L'appellante sostiene:

- che l'azione è prescritta;
- che nella fattispecie non vi è possibilità di indennizzo in assenza di incidente e, in subordine, di lesioni personali, ai sensi dell'articolo 17 paragrafo 1 della convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale;
- che non è provato il nesso causale.

III.2.1. Prescrizione

7.-16[OMISSIS] [Or. 6] [OMISSIS]

17. Di conseguenza, la domanda non è prescritta [OMISSIS].

III.2.2. Nozione di incidente

18.-20. [OMISSIS] [Or. 7][OMISSIS]

21. Nella fattispecie, è accertato dai documenti prodotti che durante il volo oggetto della controversia, l'aereo ha subito improvvisamente delle forti turbolenze che hanno causato lesioni personali a due membri dell'equipaggio e hanno reso necessario il dirottamento dell'aereo.

III.2.3. Nozione di lesione personale

22. Affinché l'indennizzo abbia luogo, l'appellata deve anche provare che tale evento inatteso e improvviso le ha causato una lesione personale.
23. L'appellata non ha mai sostenuto di essere stata ferita in seguito alle turbolenze sopravvenute durante il volo oggetto della controversia, ivi compreso nell'atto di citazione, nel quale sostiene di essere rimasta fortemente scioccata e di essere stata traumatizzata dagli eventi ma non dichiara nessuna lesione fisica. [OMISSIS]
24. [OMISSIS] [Or. 8]
25. Ciononostante, l'appellante sostiene che le lesioni puramente psichiche sono escluse dall'indennizzo, tanto ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della convenzione di Montreal, che riguarda le lesioni personali, quanto del regolamento (CE) n. 889/2002 e delle proprie condizioni generali che costituiscono la legge applicabile alle parti.
26. Il regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti (GU 2002, L 140, pag. 2) ricorda al considerando 4 che la convenzione di Montreal prevede un regime di responsabilità illimitata in caso di decesso o lesione dei passeggeri dei trasporti aerei.
27. L'articolo 2, paragrafo 2, di tale regolamento enuncia che le nozioni contenute nel presente regolamento che non sono definite nel paragrafo 1 sono equivalenti a quelle usate nella convenzione di Montreal. Nei suoi considerando, tale regolamento ricorda che nel contesto di un sistema di trasporto aereo sicuro e moderno è opportuno un sistema di responsabilità illimitata in caso di decesso o lesioni dei passeggeri.
28. L'articolo 3, paragrafo 1, dello stesso regolamento dispone che la responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal. L'allegato di tale regolamento stabilisce che non vi sono limiti finanziari di responsabilità in caso di lesioni o morte del passeggero.
29. Nelle condizioni generali dell'appellante si ricorda che al trasporto internazionale, come definito dalla convenzione, si applicano le norme sulla responsabilità previste dalla medesima convenzione e dal regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio (modificato dal regolamento n. 889/2002) nonché le presenti condizioni che indicano all'articolo 14, paragrafo 2: «la responsabilità di Ryanair per la morte, il ferimento o altre lesioni personali subite dal Passeggero non è soggetta a limiti di ammontare (...)».
30. L'appellante non contesta che il regolamento n. 2027/97 non modifica il contenuto della convenzione di Montreal.

31. La nozione di lesione personale non è definita né dalla convenzione di Montreal né dal regolamento n. 889/2002. Nel suo senso usuale, il termine «lesione» significa «grave cambiamento prodotto in un organo da una malattia, un incidente, (ferita, contusione, bruciatura), e il termine «personale» significa «relativo alla persona» (V. Le Robert illustrato, 2012). **[Or. 9]**
32. L'appellante sostiene la seguente tesi:

Uno disturbo post traumatico da stress, come quello asserito dall'appellata, non costituisce una «lesione personale» ai sensi della convenzione di Montreal. L'esclusione dei danni psicologici dal titolo dei danni risarcibili non è una novità. Anche prima dell'entrata in vigore della convenzione di Montreal, l'articolo 17 della convenzione di Varsavia conteneva un regime sostanzialmente simile. La Corte suprema degli Stati Uniti ha pronunciato una sentenza fondamentale nella causa Floyd (US Supreme Court, *Eastern Airlines, Inc. V. Floyd*, 17 aprile 1991, 499 US 530 (1991), dichiarando: *anche se fossimo d'accordo sul fatto che sarebbe auspicabile come obiettivo politico che una lesione puramente psichica sia risarcibile, non possiamo accoglierlo senza la prova tangibile del fatto che questa era la volontà dei firmatari riguardo l'articolo 17. Come discusso, né i termini, né i lavori preparatori, né le interpretazioni successive dell'articolo 17 dimostrano chiaramente tale intenzione.*

I lavori preparatori della convenzione di Montreal insegnano che taluni paesi scandinavi hanno tentato di far aggiungere accanto alle lesioni personali, le lesioni psicologiche (International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law, Montreal 10-28 May 1999, vol. 1, *Minutes*, pag. 67).

Tuttavia, del tutto deliberatamente, tale strada non è stata seguita alla chiusura dei lavori per la convenzione ed è stato deciso di mantenere esclusivamente le lesioni personali.

Questo rifiuto di riconoscere le lesioni psichiche nella convenzione di Montreal è inoltre confermato dalla scelta operata dal comitato di revisione della convenzione di Roma del 1952 relativa ai danni causati a terzi [da aeromobili stranieri] sulla superficie nella misura in cui la convenzione sul risarcimento dei danni causati da aeromobili a terzi del 2 maggio 2009 (non ratificata dal Belgio) prevede all'articolo 3, paragrafo 3, che *i danni derivanti da morte, da lesione fisica o da lesione psichica sono risarcibili. I danni derivanti da lesione psichica sono risarcibili solo se sono causati da una malattia psichiatrica riconoscibile derivante o da una lesione fisica, o da diretta esposizione ad una probabilità di imminente decesso o lesione fisica.*

Si tratta del solo, e unico, strumento giuridico che riguarda il trasporto aereo che consente ad una determinata categoria di vittime di poter pretendere l'indennizzo del proprio pregiudizio psicologico in casi ben circoscritti. **[Or. 10]**

La scelta operata dal legislatore internazionale non è frutto del caso, ma scaturisce dalla volontà di garantire un compromesso uniforme, ragionevole ed equilibrato

tra la tutela degli interessi dei passeggeri da un lato e dall'altro la promozione del trasporto aereo come attività intesa a consentire la libera circolazione delle persone e dei beni, sul piano sociale e commerciale.

Ogni altra soluzione aprirebbe la porta a richieste di risarcimento inopportune da parte di qualsiasi passeggero che dichiari di aver subito di un disagio psicologico, di qualsiasi natura, a causa dell'uso di un mezzo di trasporto.

33. L'appellata sostiene la seguente tesi:

Nella causa *Floyd*, la Corte suprema degli Stati Uniti si limitava ad esaminare la questione di una pura lesione psichica e lasciava da parte la questione di una lesione psichica accompagnata da una lesione fisica o la questione di una lesione psichica che si manifesta in seguito a una lesione fisica.

Inoltre, a seguito della causa *Floyd*, nella causa *Weaver v. Delta Airlines*, la ricorrente dichiarava di essere rimasta terrorizzata durante l'atterraggio di emergenza e le è stato diagnosticato un disturbo da stress post traumatico; sosteneva che i recenti sviluppi della medicina dimostravano che lo stress estremo causa danni fisici al cervello, vale a dire la distruzione fisica o l'atrofia di parti dell'ippocampo nel cervello e la Corte ha accolto tale argomento e ha considerato questi elementi sufficienti [US District Court for the District of Montana, *Weaver v. Delta Airlines, Inc.*, 56 F.Supp.2d 1190 (D.Mont.1999), 3 giugno 1999].

Ci si può interrogare sulla linea di demarcazione tra la lesione fisica e la lesione mentale.

Dopo il caso *Floyd*, all'epoca della convenzione di Montreal, i rappresentanti americani così come quelli della Svezia e della Norvegia, auspicavano di aggiungere a chiare lettere la nozione di lesione psichica, tuttavia, hanno incontrato l'opposizione di un gran numero di rappresentanti di altri paesi per i quali tale aggiunta non era necessaria, in quanto la nozione di lesione psichica era già compresa nel termine «lesione personale»; ciò fu confermato dal rappresentante francese presso la convenzione di Montreal il quale indicò che il termine «lesione personale» copriva al contempo le lesioni psichiche e fisiche [International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law, (convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air), Montreal (10-28 May, 1999), *Minutes*, Doc. 9775- DC/2, pag.68 punto 36 (2001)].

In caso di dubbio riguardo le condizioni generali, si applica l'articolo 1162 del Code civil (codice civile) belga. [Or. 11]

34. Ai termini dell'articolo 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a pronunciarsi, in via pregiudiziale, sull'interpretazione dei trattati e sulla validità e l'interpretazione degli atti compiuti dalle istituzioni, dagli organi o dagli organismi dell'Unione.

Poiché l'interpretazione del diritto dell'Unione europea spetta alla Corte di giustizia dell'Unione europea, occorre porre la questione pregiudiziale precisata nel dispositivo della presente sentenza, prima di statuire in maniera più ampia.

PER QUESTI MOTIVI,

[OMISSIS]

Prima di statuire in maniera più ampia, pone alla Corte di Giustizia dell'Unione europea la seguente questione pregiudiziale:

Se l'articolo 2, paragrafo 2 del regolamento n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002 che modifica il regolamento n. 2027/97 del Consiglio, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, e quindi, l'articolo 17, paragrafo 1 della convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale debbano essere interpretati nel senso che ostano a che una lesione di tipo psichico, come un disturbo post traumatico da stress, possa essere oggetto di un indennizzo, in base a tali disposizioni.

[firme]

[OMISSIS] [Or. 12][OMISSIS]

DOCUMENTO DIVERSO