

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CORTE DI GIUSTIZIA UE 20 OTTOBRE 2022

causa C-111/21

Pres. K. JÜRIMÄE - Rel. N. PIÇARRA - Avv. gen. J. RICHARD
DE LA TOUR

BT c. Laudamotion GmbH



Trasporto di persone – Trasporto aereo internazionale – Convenzione di Montreal – Articolo 17.1 – Responsabilità del vettore aereo in caso di incidente – Lesione corporale – Lesione psichica – Disturbo da stress post-traumatico insorto in seguito ad un’operazione di sbarco d’emergenza in fase di decollo.

RIASSUNTO DEI FATTI – Il 1° marzo 2019, nel corso di un’evacuazione di emergenza da un aeromobile della Laudamotion, in partenza da Londra e diretto a Vienna – che si era resa necessaria in seguito all’esplosione del reattore sinistro del mezzo – una passeggera fu scagliata in aria per diversi metri a causa della turbolenza generata dal motore destro del velivolo, ancora in funzione in quel momento. In seguito a tale accadimento, la signora iniziò a soffrire di disturbi da stress post-traumatico, che resero necessario il ricorso a cure mediche. Per questa ragione, la viaggiatrice decise di agire contro il vettore per il risarcimento del danno morale subito, pari a 2.500,00 euro, nonché per la rifusione delle spese mediche sostenute, ammontanti a 4.353,69 euro. Secondo parte attrice, infatti, la compagnia aerea sarebbe stata responsabile dei danni da essa sofferti in forza dell’art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale e, comunque, in via integrativa, anche in base alla normativa austriaca. Il Tribunale circoscrizionale di Schwechat, con sentenza del 12 novembre 2019, accolse il ricorso, facendo leva non già sul disposto della menzionata norma uniforme, perché ritenuta applicabile alle sole «lesioni corporali», ma sulla base del diritto

nazionale, che riconosce la risarcibilità del danno psichico di carattere patologico. La decisione fu, però, annullata in appello dal Tribunale del Land con sentenza del 7 aprile 2020, che ritenne infondata la richiesta risarcitoria della passeggera, giacché, nel caso di specie, non si sarebbe potuto fare applicazione né della norma convenzionale sopra richiamata, né, tantomeno, del diritto austriaco, in base all'art. 29 della Convenzione di Montreal. La signora, propose, allora, ricorso per Cassazione davanti alla Corte suprema austriaca, la quale nutrendo dubbi sulla portata della locuzione «*lésion corporelle*», impiegata nell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale, decise di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte di giustizia due questione pregiudiziali.

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 in 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 [rectius corporale]», ai sensi di detta disposizione, deve essere risarcita allo stesso titolo di una siffatta lesione personale [rectius corporale], 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 ⁽¹⁾.

SULLA PRIMA QUESTIONE PREGIUDIZIALE – 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

⁽¹⁾ V. la nota di D. BOCCHESI, a pag. 585.

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 6^a 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 PREGIUDIZIALE – 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

La nozione di «*bodily injury*» impiegata nell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale, per la prima volta al vaglio della Corte di giustizia UE.

SOMMARIO: 1. Considerazioni introduttive. – 2. Il quadro assiologico sotteso alla disciplina internazionale uniforme del trasporto aereo di persone. – 3. Le problematiche terminologiche e traduttive sollevate dall'art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999. – 4. *L'iter* logico-giuridico seguito dalla Corte di giustizia nella causa C-111/21. – 5. La Corte di giustizia e l'analisi teleologica dell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal. – 6. La decisione della Corte di giustizia nel contesto della giurisprudenza internazionale.

1. Considerazioni introduttive – L'art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999 per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale ⁽¹⁾ rappresenta, dal punto di vista interpretativo, una delle disposizioni più interessanti tra quelle che compongono il terzo capitolo del trattato (art. da 17 a 37), dedicato alla responsabilità del vettore ed all'entità del risarcimento del danno.

La norma, nella versione ufficiale in lingua francese, dispone, che «*Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul 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 de débarquement*» ⁽²⁾.

⁽¹⁾ *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, signed at Montreal on 28 May 1999.*

⁽²⁾ Nella versione, parimenti ufficiale in lingua inglese, dell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal, la previsione risulta del seguente tenore letterale «*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*».

Essa, dal punto di vista meramente precettivo, sembra conformarsi nella sostanza alla corrispondente previsione contenuta nell'art. 17 della Convenzione di Varsavia del 1929 ⁽³⁾, dalla quale, tuttavia, si distingue formalmente per aver sostituito il termine «*dommage*» con «*préjudice*», aver espunto ogni riferimento alla «*blessure*» ed al carattere residuale «*de toute autre lésion corporelle*», ed, infine, per aver introdotto il termine «*passager*» al posto di «*voyageur*».

L'espressione «*lésion corporelle*» in essa impiegata è stata, da sempre, tradotta in inglese con la locuzione «*bodily injury*», utilizzata anche nella versione ufficiale della Convenzione del 1999, redatta in tale idioma.

Recentemente la Corte di giustizia ⁽⁴⁾ ha avuto modo di soffermarsi, per la prima volta, sul significato da attribuire

⁽³⁾ *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Varsovie le 12 octobre 1929*. L'art. 17, che si componeva di un unico comma, disponeva che «*Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement*». La previsione del 1929 non è stata oggetto di emendamento ad opera del *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929. Fait à La Haye, le 28 septembre 1955*. In Italia, con l. 19 maggio 1932 n. 841, è stata data «Approvazione della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, stipulata a Varsavia il 12 ottobre 1929» (in G.U. 26 luglio 1932 n. 171), mentre con l. 3 dicembre 1962 n. 1832 si è operata la «Ratifica ed esecuzione del Protocollo che apporta modifiche alla Convenzione del 12 ottobre 1929 per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmato a l'Aja il 28 settembre 1955» (in G.U. 23 gennaio 1963 n. 20).

⁽⁴⁾ C. giust. UE 20 ottobre 2022, causa C-111/21.

a tale locuzione ⁽⁵⁾, nel contesto dell'art. 17.1 ⁽⁶⁾, giacché né nella più recente convenzione, né, tantomeno, nel reg. (CE) n. 2027/97 ⁽⁷⁾, come emendato nel 2002 ⁽⁸⁾, che ha provveduto ad estendere ai vettori comunitari di persone il sistema di responsabilità uniforme ⁽⁹⁾, è presente un'apposita e chiarificatrice norma definitoria ⁽¹⁰⁾.

⁽⁵⁾ Si fa presente che nella Convenzione di Montreal il termine «*injury*» oltre che nella rubrica e nel primo comma dell'art. 17 è stato utilizzato anche nell'art. 3.4, nell'art. 20, nella rubrica dell'art. 21, nell'art. 28 ed, infine, nell'art. 33.2, mentre l'espressione «*bodily injury/ lésion corporelle*» è stata impiegata soltanto nella prima parte dell'art. 17.1 e nella sola versione in lingua francese dell'art. 33.2.

⁽⁶⁾ La Corte di giustizia nel corso degli ultimi anni si è pronunciata più volte sulla nozione di «*accident*», termine, anch'esso, impiegato nell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal: C. giust. UE 19 dicembre 2019, causa C-532/18; C. giust. UE 12 maggio 2021, causa C-70/20. Su tali decisioni cfr., in dottrina: D. BOCCHESI, *La nozione di "accident" nella giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione europea*, in *Riv. it. dir. tur.* 36/2022, 119 ss. Più recentemente sulla nozione di «*accident*»: C. giust. UE 2 giugno 2022, causa C-589/20; C. giust. UE 6 luglio 2023, causa C-510/21.

⁽⁷⁾ Reg. (CE) n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti (in G.U.C.E. 17 ottobre 1997, L 285/1).

⁽⁸⁾ Ad opera del reg. (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 (in G.U.C.E. 30 maggio 2002, L 140/2).

⁽⁹⁾ Si fa presente che l'art. 3.1 della versione consolidata del reg. (CE) n. 2027/1997 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», mentre l'art. 2.2 del medesimo testo unionale specifica che «Le nozioni contenute nel presente regolamento che non sono definite nel paragrafo 1 sono equivalenti a quelle usate nella convenzione di Montreal».

⁽¹⁰⁾ Nel corso dei lavori preparatori della Convenzione di Montreal, il Regno Unito si era mostrato favorevole a sostituire l'espressione «*bodily injury*» presente nell'art. 16.1 del *draft* con quella di «*bodily or mental injury*» ed aveva, inoltre, auspicato l'introduzione, nel secondo paragrafo

Nel caso di specie, i giudici di Lussemburgo sono stati chiamati a decidere se in base all'espressione cui si è fatto sopra riferimento si possa legittimare una richiesta di risarcimento del danno per le sole lesioni psichiche, consistenti in un disturbo da stress post traumatico, riportato da una passeggera nel corso di uno sbarco di emergenza.

La Corte è pervenuta ad una soluzione interpretativa apparentemente difforme rispetto a quella accolta, nel 2017, dalla Corte d'appello del New South Wales. La Corte australiana riformando la decisione appellata ⁽¹¹⁾ ha, infatti, negato la risarcibilità delle lesioni psichiche conseguenti ad un *Post Traumatic Stress Disorder (PTSD)* riportate da una passeggera in seguito ad un atterraggio d'emergenza in mare, verificatosi nel corso del trasporto aereo ⁽¹²⁾.

della disposizione della seguente norma definitoria: «*In this Article the term "mental injury", in a case where there is no accompanying bodily injury, means an injury resulting in a mental impairment which has a significant adverse effect on the health of the passenger*» [cfr: *International Conference of Air Law (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air)*, Montreal, 10-28 May 1999, II, Document, 485 (DCW Drafting Committee Flimsy No. 1, 18/5/99)]. La richiamata norma del progetto di Convenzione, nella versione presentata dal presidente del *Drafting Committee*, aveva, invece, il seguente tenore letterale: «*In this Article the term "mental injury", in a case where there is no accompanying bodily injury, means one which [significantly] [substantially] impairs the health of the passenger*» [cfr: *International Conference of Air Law*, cit., II, 487 (DCW Drafting Committee Flimsy No. 2, 19/5/99)]. Essa, infine, nel *Draft Consensus Package (Presented by the President of the Conference)* assunse questa formulazione: «*In this Article the term "injury", means bodily injury, or mental injury which associated with bodily, or mental injury significantly impairs the health of the passenger*» [cfr: *International Conference of Air Law*, cit., II, 495 (DCW-FCG No. 1)].

⁽¹¹⁾ *Casey v. Pel-Air Aviation Pty Ltd.* [2015] NSWSC 566, 15 March 2015. In dottrina: I. FRECKLTON, *Compensability for PTSD under the Montreal Convention: Psychiatric Injury as a Bodily Injury*. *Casey v Pel-Air Aviation Pty Ltd; Helm v Pel-Air Aviation Pty Ltd [2015] NSWSC 566 per Schmidt J*, in 22(5) *Psychiatry, Psychology and Law* 2015, 639 ss.

⁽¹²⁾ *Pel-Air Aviation Pty Ltd v. Casey* [2017] NSWCA 32, 9 May 2017.

Prima, però, di entrare nel merito dell'analisi, appare opportuno svolgere due ordini di considerazioni che attengono, da un lato, ai valori ispiratori sottesi al trattato del 1999 e, dall'altro, alle problematiche di carattere terminologico e traduttivo sollevate dalla norma uniforme in considerazione.

2. *Il quadro assiologico sotteso alla disciplina internazionale uniforme del trasporto aereo di persone* – Nonostante il rapporto di continuità ideale tra la Convenzione del '99 e quella di Varsavia-l'Aja, che emerge dall'analisi comparativa dell'impianto sistematico dei due testi, è indubbio che la prima presenti dei principi ispiratori ⁽¹³⁾ in parte difforni rispetto a quelli sottesi al quadro regolatorio previgente ⁽¹⁴⁾, soprattutto per quanto concerne la responsabilità del vettore in caso di morte o lesione del passeggero.

In tale ambito materiale, infatti, il più recente provvedi-

La signora Karen Casey era imbarcata, in qualità di infermiera, su un volo sanitario in partenza da Samoa per Melbourne per ripatriare una paziente e suo marito. A causa del mal tempo, il pilota dell'aeromobile, che doveva fare un rifornimento programmato di carburante a Norfolk Island, dopo quattro tentativi di atterraggio falliti, tentò un atterraggio di emergenza in mare. Tutte le persone a bordo del velivolo riuscirono fortunatamente a salvarsi, compresa la signora Casey, alla quale furono diagnosticate oltre ad importanti lesioni fisiche alla schiena ed alle articolazioni del ginocchio, anche una depressione maggiore, ed un disturbo da stress post traumatico.

⁽¹³⁾ Cfr.: *Jane Doe v. Ethiad Airways*, 870 F. 3d 406 USCA (6th Circ. 2017) 30 August 2017, ove si è affermato che «*the Montreal Convention is not an amendment to the Warsaw Convention. The Warsaw Convention provided limitations of liability to protect fledgling airlines from litigious passengers; the Montreal Convention provides limitations of liability to protect (still litigious) passengers from the not-so-fledgling airlines*».

⁽¹⁴⁾ Nel preambolo della Convenzione di Montreal, gli Stati Parte hanno riconosciuto come per la «*further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air*» dovesse passare «*through a new Convention*» ritenuta «*most adequate means of achieving on equitable balance of interests*» (considerando n. 5).

mento ha operato una nuova sintesi e composizione degli interessi da esso tutelati, nel tentativo di modernizzare e consolidare ⁽¹⁵⁾ il complesso e frastagliato «sistema di Varsavia» ⁽¹⁶⁾, che è culminata nell'elaborazione di un sistema di responsabilità dinamico, progressivamente articolato, per certi versi tendente all'oggettività, ma, soprattutto, non accompagnato da limiti risarcitori.

L'innovatività di Montreal risiede, quindi, nel rafforzamento della protezione riservata al passeggero, come si evince dalla lettura del terzo considerando del suo preambolo, nel quale è stata esplicitamente riconosciuta «*the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution*» ⁽¹⁷⁾.

Di tale cambiamento di rotta è rimasta traccia anche nel primo discorso tenuto dal Presidente della Conferenza di

⁽¹⁵⁾ Nel preambolo della Convenzione di Montreal gli Stati Parte hanno, altresì, preso atto della necessità di «*modernize and consolidate the Warsaw Convention and related instruments*» (considerando n. 2).

⁽¹⁶⁾ Nel corso del primo *meeting* della Conferenza internazionale di diritto aereo, svoltosi a Montreal il 10 maggio 1999, il presidente del Consiglio dell'ICAO, Dr. Assad Kotaite, presidente temporaneo della Conferenza rilevò al riguardo «*Over the span of the last 70 years the Warsaw Convention has evolved, for various reasons, into what is commonly referred to as "Warsaw System", a system of amending Protocols and supplementary instruments, whose complexity and degree of fragmentation has become well-known to all of us. Its complexity has been further extended by additional rules, regulations and industry-based solutions, some of which are regional in nature or scope. The result of these uncoordinated efforts is an increasingly opaque legal framework whose usefulness for the travelling public has become a matter of growing concern, and it is the shared desire of the parties involved that legal certainty and uniformity be restored, while implementing, in a globally-coordinated fashion, the long overdue modernization and consolidation of the system*», in *International Conference of Air Law*, cit, I, *Minutes*, 37 (ICAO Doc. 9775-DC/2).

⁽¹⁷⁾ In dottrina: B. CHENG, *A New Era in the Law of International Carriage by Air: From Warsaw (1929) to Montreal (1999)*, 53 *International and Comparative Law Quarterly* 2004, 833, 844.

Montreal, il 10 maggio 1999. Questi, infatti, ha osservato che «*While the Warsaw Convention of 1929 was adopted at a time when international civil aviation was still in its infancy, the present-day aviation industry bears little resemblance to its precursor*» grazie all'impiego delle nuove tecnologie ed al fenomeno della globalizzazione ed ha, altresì, posto l'attenzione sulla necessità che «*the rules of law must evolve in accordance with technical, social and commercial developments*» (18).

Di qui l'inevitabile alterazione dell'originario «*balance of interests between the desire on the part of governments to protect the infant airline industry from undue financial burden and the individual's right to restitution in case of accident*», ed una sua complessiva riconsiderazione, per essere, oramai, «*the aviation industry [...] matured*» (19).

Il rinnovato aspetto finalistico del più recente testo uniforme (20) si è inevitabilmente riverberato anche sull'azione degli interpreti, che appaiono oggi più che mai legittimati ad una lettura delle sue disposizioni svincolata rispetto a quella delle previsioni – apparentemente simili – riferibili al «sistema di Varsavia» e tradizionalmente operata per quasi settant'anni.

Per questa ragione nella giurisprudenza statunitense si è proposto di risolvere i problemi interpretativi sollevati dalla Convenzione di Montreal, contestualizzando l'esame del dato letterale, riferibile alle norme controverse, con gli obiettivi peculiari del nuovo trattato, senza far ricorso a quelli propri del precedente quadro regolatorio uniforme, in quanto ormai ampiamente superati (21).

(18) Cfr.: *International Conference of Air Law*, cit., I, 37 (ICAO Doc. 9775-DC/2).

(19) Cfr.: *International Conference of Air Law*, cit., I, 37 (ICAO Doc. 9775-DC/2).

(20) Cfr.: *Jane Doe v. Ethiad Airways*, 870 F.3d 406 USCA (6th Circ. 2017), 30 August 2017.

(21) Secondo quanto sostenuto in *Jane Doe v. Ethiad Airways*, cit., «we

Ciò, ovviamente, non significa che Montreal sfugga ai canoni ermeneutici applicabili ai trattati internazionali, elaborati al fine di garantirne un'interpretazione uniforme⁽²²⁾: essa, pertanto, sarà soggetta all'operatività degli art. 31⁽²³⁾ e 32⁽²⁴⁾ della Convenzione di Vienna del 1969, che codificando

should grapple with the text of the Montreal Convention itself, and then, to the extent that we find any ambiguity therein, look to relevant persuasive authority - which may include evidence of the purpose of the Montreal Convention, but almost certainly not the nearly century-old purpose of the Warsaw Convention - to assist us in resolving that ambiguity».

⁽²²⁾ Cfr., sul punto: C. giust. UE 6 maggio 2010, causa C-63/09 (punti 21 e 22), in *Dir. trasp.* III/2010, 733 ss., con nota di N. FABRIO, *La risarcibilità del danno morale entro il limite della responsabilità del vettore aereo e l'assicurazione obbligatoria*; C. giust. UE 7 novembre 2019, causa C. 213/18 (punto 47), in *Dir. trasp.* II-III/2020, 642 ss., con nota di D. RAGAZZONI, *Competenza giurisdizionale e territoriale nel trasporto aereo internazionale, la soluzione della Corte di giustizia UE*; C. giust. UE 19 dicembre 2019, causa C-532/18 (punto 32), in *Dir. trasp.* II-III/2020, 655 ss., con nota di R. LOBIANCO, *I presupposti necessari ai fini del riconoscimento della responsabilità del vettore in caso di lesioni al passeggero. La nozione di incidente*, 771 ss.

⁽²³⁾ L'art. 31.1 della Convenzione di Vienna del 1969, rubricato «*Règle générale d'interprétation*» dispone che «*Un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but*». Sul punto: C. giust. UE 19 dicembre 2019, causa C-532/18, cit., (punto 31); C. giust. UE 12 aprile 2018, causa C-258/16 (punto 21), con nota di D. BOCHESE, *La Corte di giustizia si pronuncia sulla forma dei reclami per i danni ai bagagli consegnati nel trasporto aereo*, in *Dir. trasp.* I/2019, 137 ss.; C. giust. UE 17 febbraio 2016, causa C-429/14 (punto 24); C. giust. UE 6 maggio 2010, causa C-63/09, cit., (punto 23).

⁽²⁴⁾ L'art. 32 della Convenzione di Vienna del 1969, rubricato «*Moyens complémentaires d'interprétation*» stabilisce che «*Il peut être fait appel à des moyens complémentaires d'interprétation, et notamment aux travaux préparatoires et aux circonstances dans lesquelles le traité a été conclu, en vue, soit de confirmer le sens résultant de l'application de l'article 31, soit de déterminer le sens lorsque l'interprétation donnée conformément à l'article 31: a) laisse le sens ambigu ou obscur; ou b) conduit à un résultat qui est manifestement absurde ou déraisonnable*».

regole di diritto internazionale generale ⁽²⁵⁾ rappresenta, da tempo, parte integrante del sistema giuridico unionale ⁽²⁶⁾.

3. *Le problematiche terminologiche e traduttive sollevate dall'art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999* – Tanto premesso si può ora rivolgere l'attenzione ai problemi linguistici e traduttivi cui si è fatto sopra cenno.

Al riguardo appare utile rammentare che se la Convenzione di Varsavia è stata redatta in un'unica lingua ufficiale, il francese (art. 36) ⁽²⁷⁾, quella del 1999 consta di ben sei testi autentici, in quanto stilata in inglese, arabo, cinese, francese, russo e spagnolo.

Essa è stata, come noto, aperta anche alla firma delle organizzazioni d'integrazione economica regionale, tra cui l'allora Comunità europea, la quale ha sottoscritto il trattato il 9 dicembre 1999 che è stato, poi, per suo conto approvato nel 2001, con una decisione del Consiglio alla quale è stato accluso il testo uniforme, tradotto nelle diverse lingue degli Stati membri ⁽²⁸⁾.

Nella trasposizione italiana della Convenzione, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea ⁽²⁹⁾, la locuzione «*bodily injury*» (inglese), «*lésion corporelle*» (france-

⁽²⁵⁾ *Convention de Vienne sur le droit des Traités. Faite à Vienne le 23 mai 1969*. In Italia con l. 12 febbraio 1974 n. 112 si è provveduto alla «Ratifica ed esecuzione della convenzione sul diritto dei trattati, con annesso, adottata a Vienna il 23 maggio 1969» (in Suppl. ord. a G.U. 30 aprile 1974 n. 111).

⁽²⁶⁾ In tale senso: C. giust. UE 25 febbraio 2010, C-386/08 (punto 42); C. giust. UE 27 febbraio 2018, causa C. 266/16 (punto 58).

⁽²⁷⁾ A differenza del Protocollo di emendamento, fatto a l'Aja il 28 settembre 1955 che è stato, invece, redatto in tre testi autentici in lingua inglese, francese e spagnola.

⁽²⁸⁾ Decisione del Consiglio, del 5 aprile 2001 relativa alla conclusione da parte della Comunità europea della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo (convenzione di Montreal) (2001/539/CE) (in G.U.C.E. 18 luglio 2001, L 194/38).

⁽²⁹⁾ G.U.C.E. 18 luglio 2001, L 194/39.

se), «*lesión corporal*» (spagnolo) presente nei testi autentici redatti nelle lingue dell'Unione, è stata resa con l'espressione «lesione personale», utilizzata, altresì, anche nella versione in lingua italiana della decisione della Corte di giustizia, oggetto di queste riflessioni ⁽³⁰⁾.

La traduzione adottata in sede unionale sembrerebbe, invero, evocare un evento lesivo di ben più ampia portata rispetto a quello meramente fisico cui fanno, invece, riferimento le versioni ufficiali del testo uniforme e, se generalmente condivisa, finirebbe, paradossalmente, per privare di ogni utilità lo sforzo interpretativo, posto in essere dai giudici europei.

Una conferma indiretta di tale assunto si può rinvenire nel linguaggio tecnico di cui si è avvalso il legislatore italiano nel riformare la parte aeronautica del codice della navigazione tra il 2005 ed il 2006 ⁽³¹⁾, ben dopo l'entrata in vigore della Convenzione ⁽³²⁾.

Questo, infatti, nel determinare la disciplina applicabile al trasporto aereo di persone e bagagli, soggetto alla legge italiana, si è avvalso di un rinvio dinamico alle «norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica»,

⁽³⁰⁾ Nonché nelle conclusioni presentate dall'avv. gen. J Richard de la Tour, il 24 marzo 2022.

⁽³¹⁾ Attuata per il tramite del d.lg. 9 maggio 2005 n. 96, recante «Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004 n. 265» (in Suppl. ord. n. 106 a G.U. 8 giugno 2005 n. 131) e del d.lg. 15 marzo 2006 n. 151, contenente «Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione» (in G.U. 14 aprile 2006 n. 88).

⁽³²⁾ La Convenzione è entrata in vigore a livello internazionale il 4 novembre 2003, mentre in Italia e nell'Unione europea, il 28 giugno 2004. In Italia con l. 10 gennaio 2004 n. 12 si è, infatti, provveduto alla «Ratifica ed esecuzione della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, con Atto finale e risoluzioni, fatta a Montreal il 28 maggio 1999» (in Suppl. ord. n. 11 a G.U. 26 gennaio 2004 n. 20).

estendendone l'operatività anche alla «responsabilità del vettore per le lesioni *personali* del passeggero» (art. 941, comma 1, c. nav.), intese come comprensive delle eventuali lesione psichiche da quello subite a bordo dell'aeromobile o nel corso delle operazioni di imbarco e sbarco, come si evince dalla relazione sulla revisione della parte aeronautica del codice della navigazione ⁽³³⁾.

4. *L'iter logico-giuridico seguito dalla Corte di giustizia nella causa C-111/21* – I giudici europei per risolvere la prima questione pregiudiziale sottoposta al loro esame dalla Corte austriaca sono partiti dalla ricerca del senso comune da attribuire ai termini che compongono la locuzione controversa, condividendo, in parte, l'analisi effettuata dall'avvocato generale.

Questo nelle sue conclusioni aveva, invero, evidenziato la semplice complessità dell'espressione «*lésion corporelle*» ⁽³⁴⁾, nella quale il primo termine ⁽³⁵⁾ evoca, in un'accezione medica, un'«alterazione localizzata di un organo, di un tessuto o di una cellula, dovuta a una malattia o a un incidente» ⁽³⁶⁾,

⁽³³⁾ In *Dir. trasp.* II/2005, 811. Con riferimento a quanto sopra, nel paragrafo 47 si afferma «l'espresso riferimento alle lesioni personali del passeggeri, consente l'applicabilità della Convenzione di Montreal anche alle lesioni (psichiche) diverse da quelle corporali (art. 941, primo e terzo comma)». In dottrina sul punto: A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, 515.

⁽³⁴⁾ Cfr., *supra*, nt. 30.

⁽³⁵⁾ Cfr., *supra*, nt. 5.

⁽³⁶⁾ Cfr. il punto 25 delle Conclusioni dell'avv. gen. J Richard de la Tour presentate il 24 marzo 2022. La definizione cui si è fatto sopra riferimento costituisce la traduzione italiana della definizione medica di «*Lésion*» contenuta nella nona edizione del *Dictionnaire de l'Académie Française*, ove per tale s'intende l'«*Altération localisée d'un organe, d'un tissu ou d'une cellule, due à une maladie ou à un accident*». Nello stesso dizionario, dal punto di vista giuridico, la lesione è, invece, definita come «*Préjudice important que subit une des parties par suite d'un contrat ou*

mentre il secondo, tutto ciò che concerne il corpo ⁽³⁷⁾, cosicché dal dato letterale della disposizione, la lesione rilevante sembrerebbe, *prima facie*, doversi identificare con un «danno all'integrità del corpo umano» del passeggero.

La Corte di giustizia ha, poi, opportunamente scelto di non riproporre il dualismo danno fisico/danno mentale, cui è fatto riferimento nel ragionamento sviluppato dall'avvocato generale, che sottende una visione ripartita dell'essere umano in una componente fisica ed una spirituale, e ciò, probabilmente, perché questa è stata posta seriamente in discussione dai progressi conseguiti dalla scienza medica, come ben evidenziato nella letteratura specialistica statunitense ⁽³⁸⁾.

Del resto, anche secondo quanto stabilito nel preambolo della Costituzione dell'OMS ⁽³⁹⁾, lo stato di «salute» dell'individuo presenta una valenza integrata, costituendo una condizione di completo benessere fisico, mentale e sociale e non consiste soltanto in un'assenza di malattia o infermità ⁽⁴⁰⁾.

d'un partage».

⁽³⁷⁾ Nella nona edizione del *Dictionnaire de l'Académie Française*, «*Corporel*» evoca «*Qui concern le corps*».

⁽³⁸⁾ C. ANDREWS-V. NASE, *Psychiatric injury in Aviation Accidents under the Warsaw and Montreal Conventions: The Interface between Medicine and Law*, 76 *J. AIR Law & COM.* 3, 2011, 38 ss.

⁽³⁹⁾ *Constitution of the World Health Organization*, adottata dall'*International Health Conference* svoltasi a New York dal 19 giugno al 22 luglio 1946, firmata il 22 luglio 1946. L'Italia con d.lg. C.p.S. 4 marzo 1947 n. 1068, ha provveduto all'«Approvazione del Protocollo concernente la costituzione dell'Organizzazione Mondiale della Sanità stipulato a New York il 22 luglio 1946» (in Suppl. ord. n. 2360 a G.U. 14 ottobre 1947 n. 236).

⁽⁴⁰⁾ Nel preambolo della Costituzione dell'OMS si afferma, infatti, che «*Health is a state of complete physical, mental and social well-being and not merely the absence of disease or infirmity*». In dottrina: J-C. BUBLITZ, *The Nascent Right to Psychological Integrity and Mental Self-Determination*, in *The Cambridge Handbook of New Human Rights: Recognition, Novelty, Rhetoric* (edited by A. von Arnould-E. von der Decken-M. Susi), Cambridge, 2020, 387 ss.

I giudici europei hanno, quindi, spostato la loro attenzione sui lavori preparatori della convenzione e sugli obiettivi da questa perseguiti.

Nel far ciò, essi sono partiti dalla considerazione che l'espressione in esame non preclude di per sé la responsabilità del vettore, laddove un *accident* abbia cagionato al passeggero lesioni psichiche collegate a lesioni corporali ed hanno, altresì, riconosciuto che dall'esame della norma nel suo complesso non si evince in alcun modo la volontà degli autori della convenzione di escludere la responsabilità dell'obligato al trasporto per le lesioni meramente psichiche subite dal passeggero e non «legate ad alcuna lesione personale [*rectius* corporale] avente la medesima causa» (41).

A tale riguardo, appare utile precisare che prima della Conferenza di Montreal, che si è conclusa con l'adozione dell'omonima convenzione, il 20 settembre 1996 fu elaborato un progetto di convenzione dal *Secretary Study Group on the Warsaw System* dell'ICAO (42), in ottemperanza ad una decisione del Consiglio di tale organizzazione, risalente al marzo dello stesso anno (43).

In questo testo, il criterio di imputazione della responsabilità del vettore aereo di persone era contenuto nell'art. 16.1, a norma del quale «*The carrier is liable for damage sustained in case of death or [personal] [bodily] injury of a passenger upon condition only that the event [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. However, the carrier is not liable if the death or injury resulted [solely] from the state of health of the passenger, [or from the normal operation of the aircraft, or both]*».

Dalla lettura della previsione, che ha rappresentato un

(41) C. giust. UE 20 ottobre 2022, causa C-111/21 (punto 25).

(42) ICAO *Draft Convention on the Liability of the Carrier and Other Rules Relating to International Carriage by Air*, in *International Conference of Air Law*, cit., III, *Preparatory Material*, 37 (C-WP/10470).

(43) *Council Decision C-DEC 147/15 of 14 March 1996*.

importante punto di partenza per i lavori preparatori della conferenza internazionale che hanno, poi, portato all'adozione dell'attuale art. 17.1 della Convenzione, già emergevano le delicate problematiche di carattere giuridico, connesse all'adozione dei differenti termini racchiusi tra le parentesi quadre, tra i quali, per quanto in questa sede rileva, quello concernente l'alternativa qualificatoria delle lesioni riportate dal passeggero nel corso del trasporto aereo.

Nel *Report* presentato su tale *draft* dal mauriziano Vijay Poonosamy ⁽⁴⁴⁾, si evidenziava, infatti, come l'adozione dell'espressione «*personal injury*» avrebbe aperto la porta alla risarcibilità delle «*non-physical personal injuries such as slander, libel, discrimination, fear, fright and apprehension*», a differenza dell'uso della locuzione «*bodily injury*», che avrebbe, invece, impedito il ristoro per le «*mental injuries such as shock*» subite dal passeggero, auspicandosi, tuttavia, l'adozione della prima delle espressioni ora richiamate, al fine di garantire il completo ristoro dei danni alla salute, subiti dal trasportato ⁽⁴⁵⁾.

Nel corso della trentesima sessione dei lavori del *Legal Committee* dell'ICAO, poi, svoltasi a Montreal dal 28 aprile al 9 maggio del 1997, fu approvato un progetto di convenzione il cui art. 16.1, relativo alla responsabilità del vettore, adottava l'espressione onnicomprensiva «*bodily or mental injury*» ⁽⁴⁶⁾, sostituita, nel 1998, con la più semplice locuzio-

⁽⁴⁴⁾ Cfr.: *Report of the Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, in *International Conference of Air Law*, cit., III, 65 (C-WP/10576, Attachment A).

⁽⁴⁵⁾ Nel *Report of the Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, loc. cit., si afferma, infatti, che «*Recent Court decisions in the US demonstrate how difficult an area this is and a clear statement must be agreed upon which is not limitless in scope. Since it would be clearly fair and equitable to compensate for impairment of health (i.e, both physical and mental/psychic injuries) it may be preferable to define personal injuries as such*».

⁽⁴⁶⁾ La previsione, sopra richiamata, disponeva che «*The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily and mental injury*

ne «*bodily injury*», ad opera dello *Special Group on Modernization and Consolidation of the "Warsaw System"* ⁽⁴⁷⁾, che operò una ridefinizione dell'elaborato dell'anno precedente ⁽⁴⁸⁾.

*of a passenger upon condition only that 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. However, the carrier is not liable if the death or injury resulted solely from the state of health of the passenger». Cfr.: Draft Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air [Text approved by the Legal Committee], in International Conference of Air Law, cit., III, 92 (C-WP/10613, Attachment). Nel corso della trentesima sessione dei lavori del Comitato, fu rilevato che l'adozione di un sistema di responsabilità a doppio livello, che aggravava, di fatto, la posizione dei vettori aerei avrebbe dovuto essere compensata con l'adozione della sola e più ristretta espressione «*bodily injury*». In tale contesto fu, altresì, osservato non solo che molte legislazioni nazionali non ammettevano la risarcibilità delle «*mental injury*», ma anche la difficoltà di provare queste ultime, ragione per la quale «*a number of courts have decided that mental injuries were recoverable under the present "Warsaw System" only in the presence of physical manifestations*». Cfr., sul punto, *Report on Agenda Item 4. Modernization of the "Warsaw System" and review of the question of the ratification of international air law instruments*, in International Conference of Air Law, cit., III, 169 s.*

⁽⁴⁷⁾ Lo SGMW si riunì a Montreal dal 14 al 18 aprile 1998.

⁽⁴⁸⁾ Cfr.: *Draft Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air [Text approved by SGMW]*, in *International Conference of Air Law*, cit., III, 118 (C-WP/10862 Attachment). L'art. 16.1 risultò, pertanto, del seguente tenore letterale: «*The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that 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. However, the carrier is not liable to the extent that the death or injury resulted from the state of health of the passenger*». Nel corso dei lavori dello *Special Group* fu messo in evidenza come l'impiego della sola espressione «*bodily injury*» avrebbe favorito una maggiore apertura nelle trattative dirette ad introdurre un secondo livello di responsabilità non accompagnato, per il vettore, dal beneficio del limite risarcitorio. Sul punto: *Report of the meeting of the Special Group on Modernization and Consolidation of the "Warsaw System"* (SGMW/1). *Report on Agenda*

Alla luce di siffatto mutamento qualificatorio si sviluppò un vivace dibattito. Secondo quanto, infatti, sostenuto dalla Commissione latino americana dell'aviazione civile, poiché non sussisteva né dal punto di vista etico, né, tantomeno, da quello legale alcuna ragion per non risarcire le lesioni psichiche subite dai passeggeri, sarebbe stato opportuno reintrodurre nell'art. 16.1 del progetto, il riferimento espresso alla «*mental injury*», giacché «*the concept of integrated compensation and protection of human life constitutes inseparable iusses*»⁽⁴⁹⁾, soluzione auspicata anche da molte altre delegazioni⁽⁵⁰⁾, tra le quali quelle della Norvegia e della Svezia⁽⁵¹⁾ e

Item 2, in *International Conference of Air Law*, cit., III, 249 s.

⁽⁴⁹⁾ Cfr.: *Comments from the Latin American Civil Aviation Commission (LACAC) on the Draft Convention*, in *International Conference of Air Law*, cit., II, 117 (DCW Doc No. 14 - 6/5/99).

⁽⁵⁰⁾ Come si evince dai lavori dell'*International Conference on Air Law. Commission of the Whole. Minutes of the Third and Fourth Meeting (Wednesday 12 May 1999)*, in *International Conference of Air Law*, cit., vol. I, *Minutes*, 67 ss. Favorevoli a ripristinare, nella norma, il riferimento alle lesioni psichiche, tra gli altri Stati: il Cile, la Repubblica dominicana, la Danimarca, il Regno Unito, la Spagna, la Finlandia.

⁽⁵¹⁾ Cfr.: *Comments on the Draft text approved by the from the 30th Session of the ICAO Legal Committee as amended by the Special Group on the Modernization and Consolidation of the "Warsaw System" (SGMW). Article 16, paragraph 1, first sentence (Presented by Norway and Sweden)*, in *International Conference of Air Law*, cit., II, *Documents*, 97 (DCW doc No. 10 - 4/5/99). Secondo la Norvegia e la Svezia, infatti, la reintroduzione del richiamo alla lesione psichica, si sarebbe resa necessaria perché le conseguenze di tale lesione possono rilevarsi «*serious as that of a bodily injury*», e in mancanza di tale emendamento si sarebbero potute legittimate soluzioni inique, laddove «*two persons who are both disabled to the same extent as a result of an accident, receive different compensation just because one of them is mentally injured*». Inoltre il testo del 1998 avrebbe consentito ulteriori discriminazioni tra le vittime, poiché il «*risk di mental injury is higher for children and young people. The reason for this is that a person uses his experience to deal with a trauma, which means that adults can more easily overcome trauma as they have more experience. The exclusion of mental injuries will thus entail a Convention, that gives different protection to different categories of passengers*».

della Colombia⁽⁵²⁾, a differenza di quella italiana favorevole, invece, all'adozione dell'espressione onnicomprensiva «*personal injury*»⁽⁵³⁾, già impiegata nella sola versione ufficiale in lingua inglese, del Protocollo di Guatemala City del 1971, mai entrato in vigore⁽⁵⁴⁾.

⁽⁵²⁾ Cfr.: *Draft Convention for the Unification of Certain Air Rules for International Carriage by Air. Comments on article 16 and 27 (Presented by Colombia)*, in *International Conference of Air Law, cit.*, II, *Documents*, 191 s. (DCW doc No. 31 - 17/5/99), 191 s. In tale documento, dopo aver rilevato l'esistenza di una differenza tra le lesioni fisiche e quelle psichiche, si specificava che «*The initial Warsaw Convention only covered bodily injury. We believe that there is a difference between bodily and mental injuries, but the current draft of DCW Doc No. 3 does not take account of this difference. However, the earlier draft which was approved by the Legal Committee did so*».

⁽⁵³⁾ L'Italia si dimostrò, altresì, favorevole a sostenere la proposta avanzata dalla delegazione cinese, che mirava ad instaurare un collegamento tra le lesioni psichiche e quelle fisiche, con l'adozione della seguente locuzione «*bodily injury and/or mental injury resulting directly from the bodily injury*», condivisa anche dai delegati del Camerun e dell'Egitto. Sul punto, cfr.: *International Conference on Air Law. Commission of the Whole. Minutes of the Fourth Meeting (Wednesday 12 May 1999)*, in *International Conference of Air Law, cit.*, vol. I, *Minutes*, 70 s.

⁽⁵⁴⁾ *Protocol to amend the Convention for the Unification of certain Rules relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955, signed at Guatemala City on 8 march 1971*. Nella versione ufficiale in lingua francese dell'art. IV del Protocollo che ha modificato l'art. 17.1 della Convenzione di Varsavia-l'Aja il vettore si presume responsabile «*en cas de mort ou de toute lésion corporelle subie par un passager*», in quella spagnola «*en caso de muerte o de lesión corporal del pasajero*». Sul punto in dottrina: R.P. BOYLE, *The Guatemala Protocol to the Warsaw Convention*, in *California Western International Law Journal*, Vol. 6, No. 1 [1975] 41, 58 ss. In Italia con l. 6 febbraio 1981 n. 43 si è provveduto alla «Ratifica ed esecuzione dei protocolli che modificano la convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 per l'unificazione di talune regole relative al trasporto aereo internazionale, adottati a Guatemala l'8 marzo 1971 ed a Montreal il 25 settembre 1975» (in Suppl. ord. a G.U. 4 marzo 1981 n. 62). In dottrina: R.H.

Su posizioni diametralmente opposte si schierò, invece, l'*International Union of Aviation Insurers* (IUAI) che auspicava il ricorso all'impiego della locuzione «*bodily injury*» in tutto il testo convenzionale, per circoscrivere la dimensione del danno risarcibile da parte dei vettori aerei⁽⁵⁵⁾, così come sostenuto anche altre delegazioni⁽⁵⁶⁾.

MANKIEWICZ, *The 1971 Protocol of Guatemala City to Further Amend the 1929 Warsaw Convention*, in *Journal of Air Law and Commerce* 38(4), 1972, 519 ss.; J.W. BOONE, *International Air Carriers-Psychic Injury and Warsaw Convention*, in *27 Mercer Law review* 27(2) 1976, 594 s.

⁽⁵⁵⁾ Sul punto: cfr. il parere dell'IUAI, *An Aviation Insurance view of the Draft Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage*, in *International Conference of Air Law*, cit., II, *Documents*, 155 s., (DCW Doc No. 28 - 13/5/99), 156 che ha avuto ad oggetto il *Draft Convention* del 1998. L'Unione, con riferimento all'art. 16 del progetto di convenzione, aveva affermato che «*We welcome the removal of "mental injury" from this Article. However, for the sake of clarity, and to prevent the possibility of "mental injury" finding its way back through an over-generous interpretation of the word "injury", it would be prudent to qualify it as "bodily injury" throughout the text.*»

⁽⁵⁶⁾ La delegazione francese e quella tedesca, facendo leva sulla versione ufficiale in lingua francese della Convenzione di Varsavia-l'Aja avevano sostenuto che l'espressione «*lésion corporelle*» fosse comprensiva anche delle lesioni psichiche. Sul punto: *Commission of the Whole - Minutes of the Third Meeting*, in *International Conference of Air*, cit., I, *Minutes*, 68. Tale posizione fu anche condivisa dalla Spagna secondo cui la locuzione francese «*would be considered broad enough to include mental injury*» *Commission of the Whole - Minutes of the Fourth Meeting*, in *International Conference*, cit., I, *Minutes*, 74. Altre delegazioni manifestarono dubbi sulla reintroduzione della «*mental injury*» nella norma, perché le richieste di risarcimento basate su «*Non-severe mental injury*» avrebbero potuto «*increase litigation ad abuse of the system*» (India), generare «*difficult to prove or disprove injury*», e «*promote unlawful enrichment by opening litigation against the carrier thereby increasing the economic burden on the carrier*» (Etiopia), senza considerare che in «*terms of evidence, there was merit in leaving "bodily injury" which would allow for mental injury in cases where the mental injury claim, accompanied by physical injury, manifested in physical injury*» (Singapore). Sul punto: *Commission of the Whole - Minutes of the Fourth Meeting*, in *International Conference*, ult. cit., I, *Minutes*, 70.

Nonostante la diversità di posizioni, si raggiunse un accordo di massima per adottare una nuova formulazione dell'art. 16, che avrebbe fatto riferimento, nel primo paragrafo, esclusivamente alla morte e all'«*injury*» del passeggero, definita, nel secondo paragrafo della disposizione, come «*bodily injury, or mental injury associated with bodily injury, or mental injury which significantly impairs the health of the passenger*»⁽⁵⁷⁾.

Nonostante questa notevole apertura in favore della risarcibilità delle lesioni psichiche il testo definitivamente approvato dell'art. 17.1 della Convenzione menziona esclusivamente la «*bodily injury*»⁽⁵⁸⁾, scelta che, secondo quanto riportato in una bozza di dichiarazione della Conferenza, sarebbe da ricondurre al fatto che «*in some States damages for mental injuries are recoverable under certain circumstances, that jurisprudence in this area is developing and that it is not intended to interfere with this development, having regard to jurisprudence in areas other than international carriage by air*»⁽⁵⁹⁾.

⁽⁵⁷⁾ Nel *Draft Consensus Package (Presented by the President of the Conference)*, in *International Conference of Air Law*, cit., vol. II, 495 (DCW-FCG No. 1 - 19/5/99 Revised 21/5/99)]. In esso l'art. 16, risultava del seguente tenore letterale: «1. *The carrier is liable for damage sustained in case of death or 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. However, the carrier is not liable to the extent that the death or injury resulted from the state of health of the passenger.* 2. *In this Article the term "injury", means bodily injury, or mental injury associated with bodily injury, or mental injury which significantly impairs the health of the passenger*». Sul contenuto delle norme definitorie delle lesioni che di sono succedute nei vari progetti di convenzione: cfr, *supra*, nt. 10.

⁽⁵⁸⁾ In dottrina: MCKAY CUNNINGHAM, *The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries?*, in 41(4) *Vanderbilt Journal of Transational Law* 2008, 1043, 1075 s.

⁽⁵⁹⁾ Cfr. *Commission on the Whole. Minutes of the Seventeenth Meeting*, in *International Conference of Air Law*, cit., I, *Minutes*, 240. Del resto nei Paesi come, gli Stati Uniti, in cui la giurisprudenza era pervenuta ad interpretare la corrispondente norma della Convenzione di Varsavia nel senso che

5. *La Corte di giustizia e l'analisi teleologica dell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal* – In merito all'analisi teleologica del testo, la Corte di giustizia ha richiamato il principio di equo risarcimento. Questo, applicato al caso di specie, impone di garantire la parità di trattamento tra passeggeri che hanno subito lesioni della stessa gravità, in forza di un medesimo «*accident*», a prescindere dal tipo di lesione riportata. E ciò, in quanto, la lesione psichica può comportare danni di grave entità, del tutto paragonabili a quelli conseguenti ad una lesione meramente fisica ⁽⁶⁰⁾.

Se, quindi, l'art. 17.1 della Convenzione di Montreal dovesse essere interpretato nel senso di precludere la risarcibilità della mera lesione psichica, come quella consistente in un disturbo da stress post traumatico non correlato ad un danno fisico, il richiamato principio risulterebbe violato, giacché sarebbe leso il diritto di ogni persona «alla propria integrità fisica e psichica», riconosciuto dall'art. 3.1 della Carta dei diritti fondamentali dell'UE, oltre che dai principi codificati nelle costituzioni degli Stati membri.

Questa interpretazione particolarmente favorevole al passeggero, nel ragionamento sviluppato dai giudici europei è stata, però, accompagnata dall'introduzione di un necessario contrappeso, nel tentativo di operare un giusto contem-

«*mental injury associated with bodily injury had generally been recoverable in cases coming under the Warsaw Convention*», l'ultima versione dell'art. 16 del progetto di convenzione, cui si è fatto sopra riferimento, non avrebbe rappresentato alcun progresso significativo, in questi termini: *Friends of the Chairman Group. Minutes of the First Meeting*, in *International Conference of Air Law*, cit., I, *Minutes*, 112 (DCW-Min. FCG/1).

⁽⁶⁰⁾ La Corte di giustizia ha già in precedenza chiarito, con riferimento al trasporto stradale, che il danno alla persona è ogni danno «arrecato all'integrità della persona, che include le sofferenze sia fisiche sia psicologiche». In questi termini: C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C-277/12 (punto 38); C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C-22/12 (punto 47); C. giust. UE 23 gennaio 2014, causa C-371/12 (punto 34).

peramento con l'opposto interesse dei vettori aerei ⁽⁶¹⁾ a non vedersi pregiudicati da richieste di risarcimento fraudolente ed eccessivamente onerose, capaci di compromettere o anche di paralizzare la loro attività economica ⁽⁶²⁾.

Si spiega, così, la ragione per la quale Corte ha imposto al passeggero di dimostrare, attraverso una perizia medica ed adeguati documenti giustificativi, di aver subito un danno alla sua integrità psichica non attenuabile, senza un adeguato «trattamento medico» e capace di incidere «sulle sue condizioni generali di salute, tenuto conto, in particolare, dei suoi effetti psicosomatici» ⁽⁶³⁾.

La soluzione raggiunta dalla Corte di giustizia appare, per tale aspetto, del tutto coerente non solo con la definizione di danno biologico presente nel nostro sistema giuridico, che nella sua dimensione minima s'identifica con la lesione dell'integrità psico-fisica della persona, suscettibile di accertamento medico-legale ⁽⁶⁴⁾, ma anche con l'onere di

⁽⁶¹⁾ C. giust. UE 6 maggio 2010, causa C-63/09, cit., (punti 31 e 33); C. giust. UE 22 novembre 2012, causa C-410/11 (punti 29 e 30), in *Dir. trasp.* II/2014, 547 ss., con nota di S. LI VOLSI, *Nel trasporto aereo è risarcibile il danno al bagaglio consegnato a nome di un altro passeggero*; C. giust. UE 19 dicembre 2019, causa C-532/18, cit., (punto 36); C. giust. UE 12 maggio 2021, causa C-70/20, cit., (punto 36).

⁽⁶²⁾ C. giust. UE 6 maggio 2010, causa C-63/09, cit., (punti da 36); C. giust. UE 22 novembre 2012, causa C-410/11, cit., (punti 32), C. giust. UE 19 dicembre 2019, causa C-532/18, cit., (punto 40).

⁽⁶³⁾ C. giust. 20 ottobre 2022, causa C-111/21, cit., (punto 31).

⁽⁶⁴⁾ L'art. 13, comma 1, d.lg. 23 febbraio 2000 n. 38, recante «Disposizioni in materia di assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, a norma dell'art. 55, comma 1, della legge 17 maggio 1999, n. 144» (in G.U. 1 marzo 2000 n. 50) dispone che «In attesa della definizione di carattere generale di danno biologico e dei criteri per la determinazione del relativo risarcimento, il presente articolo definisce, in via sperimentale, ai fini della tutela dell'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali il danno biologico come la lesione all'integrità psicofisica, suscettibile di valutazione medico legale, della persona». Una definizione più completa si rinviene nell'art. 139, comma 2, c. ass. priv. secondo cui «Ai fini di cui

allegazione e di prova che in questi casi la nostra giurisprudenza impone al danneggiato ⁽⁶⁵⁾.

6. *La decisione della Corte di giustizia nel contesto della giurisprudenza internazionale* – Per meglio comprendere l’innovatività e l’importanza della decisione della Corte europea appare, infine, utile focalizzare l’attenzione su alcuni importanti *leading case* che nella giurisprudenza internazionale, ed in special modo statunitense, hanno cercato di delimitare la portata dell’espressione «*bodily injury*», dapprima sotto il vigore dell’art. 17 della Convenzione di Varsavia-l’Aja e, poi, sotto quello della corrispondente previsione della Convenzione di Montreal.

Al riguardo è opportuno premettere che per evocare la lesione psichica in tali contesti si è fatto ricorso ad espressioni differenti, assunte come sinonime, quali ad esempio «*nervous shock*», «*mental distress*», «*psychic injury*», «*psychological injury*» ed anche «*mental injury*» ⁽⁶⁶⁾, la quale, tuttavia, è stata ritenuta fuorviante in considerazione del fatto

al comma 1 (*id est* per danno biologico per lesioni di lieve entità, n.d.r.), per danno biologico si intende la lesione temporanea o permanente all’integrità psicofisica della persona, suscettibile di valutazione medico legale che esplica un’incidenza negativa sulle attività quotidiane e sugli aspetti dinamico-relazionali della vita del danneggiato, indipendentemente da eventuali ripercussioni sulla sua capacità di produrre reddito. In ogni caso, le lesioni di lieve entità, che non siano suscettibili di accertamento clinico strumentale obiettivo, ovvero visivo, con riferimento alle lesioni, quali le cicatrici, oggettivamente riscontrabili senza l’ausilio di strumentazioni, non possono dar luogo a risarcimento per danno biologico permanente».

⁽⁶⁵⁾ Sul risarcimento del danno biologico più recentemente: Cass. 18 maggio 2022 n. 15924; Cass. 12 maggio 2021 n. 12681; Cass. 10 novembre 2020 n. 25164; Cass. 4 novembre 2020 n. 24473; Cass. 18 maggio 2020 n. 15924; Cass. 31 gennaio 2019 n. 2788; Cass. 28 settembre 2018 n. 23469; Cass. 27 marzo 2018 n. 7513; Cass. 17 gennaio 2018 n. 901.

⁽⁶⁶⁾ J.P. ASIMAKIS, *Still Lagging behind: Diagnosing Judicial Approaches to “Bodily Injury” Claims For Psychiatric Injury under the Montreal Convention of 1999*, in 44(4) *UNSW Law Journal* 2021, 1283.

che l'aggettivo in essa usato, riferendosi alla mente, esprime «*a metaphysical concept associated with the self-consciousness of human beings*» e, quindi, può «*be used in a descriptive but not a substantive sense*» (67).

La giurisprudenza nordamericana, che tanta influenza ha spiegato sull'interpretazione della disposizione, in origine, non sembrava orientata a ritenere che l'espressione controversa potesse precludere la risarcibilità delle lesioni psichiche sofferte dai passeggeri (68), sempre che, queste, avessero superato il livello di un mero turbamento emotivo (69).

Tale posizione si è consolidata in specialmodo negli anni '70 del secolo scorso, in taluni casi giudiziari, alcuni dei quali, legati ad episodi di dirottamento aereo (70), nonostan-

(67) *King v. Bristow Helicopters Ltd. - Morris v. KLM Royal Dutch Airlines*, UKHL [2002] 2 AC 628 (Lord Hobhouse Of Woodborough punto 157), in *Dir. trasp.* 2003, 977 ss., con nota di A. ZAMPONE, *Sulla risarcibilità del danno psichico nel trasporto aereo internazionale di persone*. La citazione sopra riportata va ascritta a Lord Hobhouse of Woodborough (punto 157 della decisione).

(68) Secondo quanto sostenuto da J.P. ASIMAKIS, *Still lagging behind*, cit., 1292, in una parte inedita della decisione resa, nel 1949, nel caso *American Airlines Inc. v. Ulen* [USCA, District of Columbia Circuit 186 F 2d 529 (D.C. Cir. 1949), September 26, 1949], la Corte d'Appello degli Stati Uniti avrebbe riconosciuto la risarcibilità del danno psichico subito da una passeggera «*under article 17 for the "mental and nervous shock" she suffered, and for injuries "to her mental and nervous system"*».

(69) *Kathy Weaver v. Delta Airlines, Inc.*, U.S.D.C. (for the District of Montana), 56 F. Suppl. 2d 1190 (1999), June 30, 1999. In tale decisione fu, infatti, affermato che «*Fright alone is not compensable, but brain injury from fright is*» (punto 1192).

(70) In *Herman v. Trans World Airlines*, 69 Misc, 2d 642 (N.Y. Sup. Ct. 1972) 330 N.Y.S. 2d 829, February 29, 1972, i giudici escludono che l'*injury* dovesse essere identificata esclusivamente con la lesione fisica, in quanto nel contesto dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia, il termine «*lésion*» doveva essere considerato come sinonimo di ogni altro «*damage, prejudice wrong or hurt*» (punto 645). In *Greta Husserl v. Swiss Air Transport Company, Ltd.*, U.S.D.C. for the Southern District

te la presenza di decisioni di segno contrario, come quella espressa nel caso *Rosman* ⁽⁷¹⁾.

of New York, 388 F. Suppl. 1238 (S.D.N.Y. 1975), February 10, 1975 (cosiddetta «*Husserl II*»), il giudice Tyler, dopo aver affermato che «*there is absolutely no indication in either language of the Convention or its legislative history that the drafter intended to preclude all liability for some types of injury*», sostenne che l'espressione «*bodily injury*» dovesse ricevere un'interpretazione conforme all'evoluzione scientifica, registrata «*in the fields of physiology and psychology*», essendo ormai «*evident that the mind is part of the body*», e che è «*commonly recognized that mental reactions and functions are merely more subtle and less well understood physiological phenomena than the physiological phenomena associated with the functioning of the tissues and organs and with physical trauma*» (cfr.: Section II, dell'Opinion). I due casi cui si è fatto ora riferimento sono correlati a due episodi di dirottamento aereo, avvenuti il 6 settembre 1970, a differenza del caso *Palagonia v. Trans World*, 110 Misc. 2d 478 (N.Y. Sup. Ct. 1978) 442 N.Y.S. 2d 670, December 28, 1978. In quest'ultima vicenda giudiziaria, la Corte, interpretando il testo francese della Convenzione del 1929 riconobbe che la traduzione dell'espressione «*lesion corporelle*» con «*bodily injury*» non fosse del tutto appropriata, poiché «*The French civil law distinguished only between injury or damage suffered by a person and damage done to that person's assets or patrimonium. There is no categorical separation between physical and mental damage*» ed, inoltre, che «*In connection with this analysis, this court has considered, and Professor Mankiewicz has testified, that two of the principal drafters of the Warsaw Convention, Dean Ripert of France and Otto Riese of Germany, have written analyses in which they have made it very clear that the concept of lesion corporelle includes psychic damage or mental disturbance*» (p. 482).

⁽⁷¹⁾ *Rosman v. Trans World Airlines, Inc.* 34 N.Y. 2d 385, USCA State of New York, 13 June 1974. In tale vicenda giudiziaria, sorta a seguito di un dirottamento aereo avvenuto il 6 settembre 1970, la Corte d'appello di New York, dopo aver sostenuto che «*The inclusion of the term "bodily" to modify "injury" cannot be ignored, and in its ordinary usage, the term "bodily" suggests opposition to "mental"*» (punto 397) ed affermato che «*Only by abandoning the ordinary and natural meaning of the language of article 17, could we arrive at a reading of the terms "wounding" or "bodily injury" which might comprehend purely mental suffering without physical manifestations*» (punto 397), concluse che il vettore aereo era «*liable for plaintiff's palpable, objective bodily injuries, including those caused by the psychic trauma of the hijacking, and for the*

Questo orientamento estensivo è, però, radicalmente mutato nel 1991, a seguito della decisione resa dalla Corte Suprema degli Stati Uniti, nel caso *Floyd* ⁽⁷²⁾. In tale vicenda un passeggero aveva avanzato una richiesta di risarcimento nei confronti del vettore aereo per i danni subiti in conseguenza di «*mental distress*», non accompagnato da lesioni fisiche ⁽⁷³⁾.

La Corte, dopo aver esaminato il testo in lingua francese

damages flowing from those bodily injuries, but not for a trauma as such or for the nonbodily or behavioral manifestations of the trauma» (punto 400). Cfr., altresì: *Burnett v. Trans World Airlines, Inc.*, 368 F. Supp. 1152 (D.N.M. 1973) USDC for the District of New Mexico, December 13, 1973 nella quale la Corte pervenne ad escludere la risarcibilità dei danni «*for mental anguish alone*» in base all'art. 17 della Convenzione di Varsavia. A differenza del caso *Rosman*, però, in questa sentenza, fu analizzato il significato dell'espressione «*lésion corporelle*» in lingua francese. La Corte, a tale riguardo, rilevò come in tale idioma esistesse una netta distinzione tra «*bodily injury (lésion corporelle) and mental injury (lésion mentale)*», concretizzandosi, la prima, in «*an infringement of physical integrity (l'atteinte à l'intégrité physique)*» e, la seconda, in una «*mental wrong or injury*». Conseguentemente, essa riconobbe che le due espressioni si escludevano a vicenda e che una corretta ricostruzione del perimetro della «*bodily injury*» avrebbe dovuto indurre il giudice «*to attribute to "lésion corporelle" its normal import only, excluding mental injury*» (punto 1156).

⁽⁷²⁾ *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, 499 U.S. 530 (1991), USSC April 17, 1991. In dottrina: E. NABOUSH, *The meaning of Bodily Injury in Air Passenger Litigation*, in *Annals Air & Space Law* (39), 2014, 47 ss.

⁽⁷³⁾ Il 5 maggio 1983 durante il volo 855 operato dall'Eastern Airlines in partenza da Miami e diretto a Nassau (Bahamas) uno dei tre motori del mezzo subì un guasto, ragione per la quale l'aeromobile si diresse verso l'aeroporto di partenza. Durante tale percorso anche gli altri due motori del mezzo subirono dei guasti. Conseguentemente l'equipaggio informò i passeggeri che l'aereo avrebbe tentato un ammaraggio, che fortunatamente non ebbe luogo in quanto fu ripristinato il funzionamento del motore che per primo aveva subito l'avaria e l'aereo riuscì ad atterrare all'aeroporto internazionale di Miami. La signora Floyd, come altri passeggeri dello stesso volo, decise di agire in giudizio contro il vettore aereo per ottenere il risarcimento dei danni subiti, adducendo di aver subito solo «*mental distress*», senza allegare di aver subito alcuna specifica lesione fisica.

del trattato e la storia dei negoziati che portarono alla sua adozione, rilevò come in molti Paesi negli anni in cui fu adottato il testo uniforme non era ammessa la risarcibilità dei danni psichici, deducendo, così, che «*the drafters most likely would have felt compelled to make an unequivocal reference to purely mental injury if they had specifically intended to allow such recovery*».

Per questa ragione, essa, riformando la decisione d'appello ⁽⁷⁴⁾, sostenne che «*an air carrier cannot be held liable under Article 17 when an accident has not caused a passenger to suffer death, physical injury, or physical manifestation of injury*». La Corte rinunciò, però, ad assumere una specifica posizione in ordine alla risarcibilità del danno per lesioni psichiche in presenza di lesioni fisiche ⁽⁷⁵⁾, pur riconoscendo che l'art. 17 della Convenzione di Varsavia «*renders air carriers liable for "damage sustained in the event of" ("dommage survenu en cas de") such injuries*» ⁽⁷⁶⁾.

Il principio espresso in tale pronuncia, non esente da rilievi critici ⁽⁷⁷⁾, fu riaffermato in alcune decisioni successi-

⁽⁷⁴⁾ *Floyd v. Eastern Airlines Inc.*, 872 F 2d 1462 (11th Cir. 1989), USCA, Eleventh Circuit, May 5, 1989. Secondo quanto affermato in tale decisione «*After careful consideration of the French legal meaning of the treaty terms, the concurrent and subsequent legislative history and conduct of the parties, the case law and the policies underlying the Warsaw Convention, we are persuaded that Article 17 provides recovery for purely mental injuries unaccompanied by physical trauma*».

⁽⁷⁵⁾ E ciò, in quanto «*That issue is not presented here, because respondents do not allege physical injury or physical manifestation of injury*». In questi termini: *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, cit.

⁽⁷⁶⁾ *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, cit.

⁽⁷⁷⁾ Secondo D. M. EASTON, *Recovery for Purely Emotional Distress under the Warsaw Convention: Narrow Construction of Lésion Corporelle In Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, in *Wisconsin Law Review* 1993, 587 «*Although facially the Court seems to have attempted to preserve the original intent of the Warsaw framers with respect to limitation of liability and uniformity, the Court has achieved this with respect to neither. The limited nature of the Floyd decision retains the potential liability of*

ve ⁽⁷⁸⁾, mentre in altre, rese soprattutto dalle corti federali,

*international air carriers for the claims of some injured passengers, but not others. By excluding purely emotional damages from the Warsaw Convention scheme, the Court left open a state law channel through which international air carriers could still be exposed to the claims of passengers with purely mental injuries. To create actual uniformity, the Supreme Court should grant certiorari on the issue of whether the Warsaw Convention provides the exclusive right to recovery and thus completely preempts state law causes of action in accidents involving international air transportation. Further, a revision of the liability provisions of the Convention is necessary to adequately compensate injured international air passengers and protect them from tortious conduct». Cfr., altresì: D. YORAN, *Recovery of Emotional Distress Damages Under Article 17 of the Warsaw Convention: The American versus the Israeli Approach*, in *Brooklyn Journal of International Law* 1992, (3)18, 811 ss.; M. CHESTER, *The Aftermath of the Airplane Accident: Recovery of Damages for Psychological Injuries Accompanied by Physical Injuries under the Warsaw Convention*, in *Marquette Law Review* 2000, (1)84, 235 ss.; J. B. ALLDREDGE, *Continuing Questions in Aviation Liability Law: Should Article 17 of the Warsaw Convention be Construed to Encompass Physical Manifestations of Emotional and mental Distress?*, in *Journal of Air Law and Commerce* 2002, (4)67, 1357 ss.*

⁽⁷⁸⁾ *El Al Israel, Ltd. v. Tsui Yaun Tseng*, 525 U.S. 155 (1999), USSC for the second Circuit, January 12, 1999. Nel caso di specie la signora Tseng prima di imbarcarsi su un volo della compagnia aerea El Al Israel Airlines il 22 maggio 1993 diretto a Tel Aviv subì un'invasione perquisizione personale all'aeroporto J.F. Kennedy di New York ed avanzò una richiesta risarcitoria nei confronti del vettore per le sole lesioni psichiche riportata in seguito a tale evento, nonché per aggressione e falsa detenzione, senza allegare di aver subito lesioni fisiche. Nella decisione fu affermato che la Convenzione di Varsavia «precludes a passenger from maintaining an action for personal injury damages under local law when her claims does not satisfy the conditions for liability under the Convention» ragione per la quale la richiesta della passeggera non fu accolta. Conforme sul punto: *Lee v. American Airlines Inc.*, 355 F 3d 386 (5th Cir. 2004), USCA, Fifth Circuit, January 14, 2004. In tale vicenda la passeggera Darren Lee prese parte ad una *class action* nei confronti del vettore aereo per ottenere il risarcimento del danno a seguito del ritardo di un volo da New York a Londra, poi, cancellato, nonché per i disagi patiti, le spese sostenute ed i danni da vacanza rovinata. La Corte distrettuale interpretò tali richieste come richieste

si riconobbe la risarcibilità delle lesioni psichiche, laddove queste avessero prodotto delle manifestazioni esterne ⁽⁷⁹⁾.

di danni per lesioni mentali ritenendole non risarcibili alla luce della Convenzione di Varsavia, soluzione accolta, richiamando Floyd, anche dalla Corte d'appello degli Stati Uniti che riconobbe come «*Mental injury damages are not recoverable under the Warsaw Convention*».

⁽⁷⁹⁾ Come si evince, tra le altre, dalla decisione *Daniel v. Virgin Atlantic Airways Ltd.*, 59 F. Supp. 2d 986 (N.D. Cal. 1998), USDC for the Northern District of California, February 23, 1998. Nel caso di specie, i passeggeri che il 29 settembre 1996, viaggiavano in classe economica sul volo 19 operato dalla Virgin Atlantic da Londra a San Francisco, arrivarono a destinazione con circa venticinque ore di ritardo, dopo essere stati dirottati, per un guasto tecnico, all'aeroporto di Vancouver. Gli attori sostennero che a causa di tale evento iniziarono a soffrire di ansia, esaurimento, frustrazione, umiliazione, disagi, angoscia mentale e disagio fisico, e chiesero, pertanto, il risarcimento dei danni. Il vettore sostenne che poiché gli attori avrebbero subito solo danni per «*emotional distress*» questi non sarebbero stati risarcibili in base alla Convenzione di Varsavia. La Corte distrettuale affermò che, alla luce della decisione resa nel caso Floyd, i danni «*for purely emotional injuries caused by delayed arrival*» non sarebbero stati risarcibili, ma riconobbe che tra tutti i disagi patiti dagli attori «*exhaustion*» e «*physical discomfort*», sarebbero potuti rientrare nel concetto di «*bodily injury*». *Chendrimada v. Air-India*, 802 F. Supp. 1089 (S.D.N.Y. 1992) USDC for the Southern District of New York, October 5, 1992. In tale caso il 23 dicembre 1988, i signori i Poovaiah e Lina Chendrimada sarebbero dovuti partire da New York alla volta di Bombai, con scalo intermedio a Delhi. Il volo fu, però, cancellato e riprogrammato per le ore venti il giorno successivo. I coniugi arrivarono a Delhi il 25 dicembre, ma per la forte nebbia l'aereo, non riuscì a decollare per Bombay, se non dopo circa undici ore e mezza. In tale periodo i passeggeri furono invitati a non lasciare l'aeromobile ove restarono senza cibo. Essi decisero, allora, di agire contro il vettore aereo allegando di aver subito danni da «*emotional distress*» ed, inoltre, che la loro permanenza a bordo senza cibo per tante ore aveva loro causato dei danni fisici. La Corte affermò che «*As discussed above, the Supreme Court held in the Floyd case that a passenger cannot recover for purely emotional or mental injuries absent physical injury or manifestation of physical injury. Therefore, to survive Floyd, plaintiffs must allege a physical injury or a manifestation of physical injury. The Court finds that plaintiffs' allegations satisfy this requirement. It should be understood that the Court is not ruling that as*

Il caso Floyd ha influito anche sulla giurisprudenza di altri Paesi anglofoni, che si sono, tuttavia, dimostrati più inclini a riconoscere la risarcibilità delle lesioni psichiche, in presenza di un adeguato supporto probatorio, capace di evidenziarne la dimensione organica ed attrarle, così, nell'alveo delle lesioni meramente corporali, risarcibili ⁽⁸⁰⁾.

a matter of law being held on an airplane for over eleven hours without food is a physical injury in and of itself. If a passenger in the same position as plaintiffs had not exhibited any physical manifestation of injury as a result of being held without food, but only alleged emotional injury, no action would lie. Of course, plaintiffs must still prove their alleged physical injuries at trial to recover, but plaintiffs have demonstrated that there is a genuine issue of material fact in dispute which cannot be resolved on a motion for summary judgment. In reaching this conclusion we of course have determined that the "manifestation of physical injury" which is a prerequisite to an action under Floyd need not result from a suddenly inflicted trauma, but may, as is alleged here, result from other causes for which the carrier is responsible». Per una panoramica delle decisioni post Floyd: J.F. EASTON-J. E. TROCK-K.A. RADFORD, *Post Traumatic "Lésion Corporelle": A Continuum of Bodily Injury under the Warsaw Convention*, in *Journal of Air Law and Commerce* (68) 2003, 665 ss.; M.J. HOLLAND, *The Puzzle of Defining "Bodily Injury" under the Warsaw Convention*, in *Defence Counsel Journal* 2003, 425 ss.

⁽⁸⁰⁾ Nella giurisprudenza australiana: *American Airlines v Georgeopoulos* (1996) NSWCA 13, September 26, 1996, nella quale la Corte d'appello del New South Wales osservò che la natura del «*nervous shock*» addotto dai passeggeri era questione che avrebbe dovuto essere risolta dall'esito di una perizia medica la quale avrebbe dovuto appurare se esso avesse, o meno, comportato una lesione al tessuto del corpo. In *American Airlines v Georgeopoulos* (1998) NSWCA 273 (August 5, 1998), tuttavia, la Corte rilevò che i passeggeri erano stati interessati da un lieve disturbo da stress post traumatico, che, però, non aveva comportato alcuna alterazione del tessuto del corpo dei passeggeri, né compromesso le funzionalità organiche e neurochimiche degli stessi. In *Kotsambasis v. Singapore Airlines Ltd.* (1997) 42 NSWLR 110, un passeggero che si trovava su un volo da Atene a Sydney, agì contro il vettore sostenendo di aver subito lesioni psicologiche, in quanto, subito dopo il decollo, uno dei motori dell'aeromobile aveva preso fuoco anche se il mezzo era riuscito, comunque, ad atterrare in sicurezza all'aeroporto di partenza dopo aver disperso il carburante. La

Nel 2002, per esempio, la Camera dei Lord nel caso *King* ⁽⁸¹⁾, negò il risarcimento del danno causato da un disturbo da stress post traumatico subito dal passeggero di un elicottero a seguito dello schianto del mezzo su una piattaforma petrolifera del Mare del nord subito dopo il decollo, a causa di un guasto. Essa, tuttavia, riconobbe la risarcibilità dell'ulcera peptica scatenata dal *PTSD*, in quanto «*physical manifestation of injury*», causata dall'«*accident*» ⁽⁸²⁾, in linea

Corte d'appello del New South Wales escluse la risarcibilità delle mere lesioni psichiche conformandosi alla decisione resa nel caso *Floyd*. In dottrina, sul punto: J.P. ASIMAKIS, *Still Lagging Behind*, cit., 1298 s. Nella giurisprudenza israeliana: *Daddon v. Air France* (1984) 1 S. & B. Av. R. VII/141. In tale vicenda la Suprema Corte israeliana ritenne, invece, che rientrassero sotto l'egida dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia le lesioni psichiche subite dai passeggeri a causa dell'attentato terroristico del giugno 1976 che si concluse con il raid di Entebbe. In dottrina, sul punto: J GOH, *The meaning of "Bodily Injury" in International carriage by Air*, in *International Travel Law Journal* 2002, 141.

⁽⁸¹⁾ *King v. Bristow Helicopters Ltd.*, cit. In dottrina: J GOH, *The meaning of "Bodily Injury" in International carriage by Air*, cit., 139 ss.; E. NABOUSH, *The meaning of Bodily Injury in Air Passenger Litigation*, cit., 51 ss.

⁽⁸²⁾ In tale decisione, Lord Steyn, dopo aver sostenuto che «*somebody who suffered no physical injuries but suffered mental injury or illness has no claim under article 17*» riconobbe, tuttavia, che «*there is non reason in principle to exclude from consideration pain and suffering caused by physical injury*» giacché l'art. 17 può spingersi a «*cover mental injury caused by a physical injury*», e rilevò, inoltre, che «*if a relevant accident causes mental injury or illness which in turn causes adverse physical symptoms, such as a strokes, miscarriages or peptic ulcers, the threshold requirement of bodily injury under the Convention is also satisfied*». Lord Hope of Craighead rilevò, invece, come non vi fosse ragione per pensare che le parti contraenti intendessero non tener conto degli sviluppi della scienza medica «*in determing the question whether a passenger has sustained a bodily injury*»; pertanto, a suo avviso non vi erano difficoltà a riconoscere che «*if the brain could be shown to have been injured and the other conditions for compensation under article 17 are satisfied, it would not be right to refuse compensation under the article on the ground only that in 1929 an injury of that kind would not have been capable of*

con quanto sancito in Floyd.

La stessa Corte, nel caso *Morris* ⁽⁸³⁾, esclude la risarcibilità del danno psichico riportato da una minorenne in seguito delle molestie sessuali subite a bordo dell'aeromobile, poste in essere, ai suoi danni, da un altro passeggero. E ciò in quanto, questa non aveva allegato di aver sostenuto danni fisici, né tantomeno provato che la sua condizione psichica dipendeva da un'alterazione fisiologica del cervello.

Queste decisioni, rispetto al *leading case* statunitense del '91, non sembrano, invero, recepire la netta contrapposizione lesioni fisiche/lesioni psichiche accolta nel caso *Floyd*, come si evince, ad esempio, dalla posizione espressa da

being demonstrated. Whether or not there is such an injury will always depend on the evidence». Anche Lord Hobhouse of Woodborough ritenne di fondamentale importanza che «a specific claim of injury consequent upon the accident» dovesse essere supportata «by convincing expert evidence», cosicché «Given an injury to the brain which was caused by the accident and which in its turn causes a mental disorder, the only way in which compensation for mental disorder can be excluded is by introducing an arbitrary limit upon the consequences of the physical injury – the brain injury – which can be taken into account. If of course there has been no injury to brain, there will have been on these hypotheses no bodily injury and therefore no right to claim».

⁽⁸³⁾ *Morris v. KLM Royal Dutch Airlines*, cit.

Lord Nicholls⁽⁸⁴⁾, Lord Hope⁽⁸⁵⁾ e Lord Hobhouse⁽⁸⁶⁾ nella decisione dell'*House of Lords* del 2002, cui si è fatto sopra riferimento.

Negli Stati Uniti dopo la sentenza del 1991, la giurisprudenza ha avuto modo di soffermarsi direttamente anche sulla risarcibilità dei disturbi da stress post traumatico. In siffatto ambito materiale, alcune decisioni hanno negato la risarcibilità di tali danni, pur riconoscendo che i *PTSD* possono comportare alterazioni del sistema cerebrale⁽⁸⁷⁾.

⁽⁸⁴⁾ Lord Nicholls of Birkenhead dopo aver affermato che «*The expression "bodily injury", or "lésion corporelle", in article 17 means, simply, injury to the passenger's body*» e rilevato che «*I see no occasion for limiting article 17 to bodily injuries which are "palpable and conspicuous"*», ha riconosciuto che «*The brain is part of the body. Injury to a passenger's brain is an injury to a passenger's body just as much as an injury to any other part of his body. Whether injury to a part of a person's body has occurred is, today as much as in 1929, essentially a question of medical evidence*».

⁽⁸⁵⁾ Lord Hope of Craighead dopo aver rilevato che per definire cosa sia una «*bodily injury*», l'approccio più corretto è «*to make use of the best current medical and scientific knowledge that is available*», affermò che «*It would be wrong to regard article 17 as limited by the state of medical and scientific knowledge that was current in the 1920s. There is no reason to think that the contracting parties intended that no account should be taken of developments in medical science in determining the question whether a passenger has sustained a bodily injury*», cosicché «*if the brain could be shown to have been injured and the other conditions for compensation under article 17 are satisfied, it would not be right to refuse compensation under the article on the ground only that in 1929 an injury of that kind would not have been capable of being demonstrated*».

⁽⁸⁶⁾ Lord Hobhouse of Woodborough dopo aver definito la «*bodily injury*» come «*a change in some part or parts of the body of the passenger which is sufficiently serious to be described as an injury*» ha riconosciuto che «*A psychiatric illness may often be evidence of a bodily injury or the description of a condition which includes bodily injury. But the passenger must be prepared to prove this, not just prove a psychiatric illness without evidence of its significance for the existence of a bodily injury*».

⁽⁸⁷⁾ *In re Air Crash at Little Rock Arkansas*, 291 F.3d 503 (8th Cir. 2002), USCA Eighth Circuit, May 29, 2002. Il 1° giugno 1999, un

Nel 1999, nel caso *Weaver*, si è imposto un differente orientamento, in forza del quale è stata riconosciuta la natura fisica di tali disturbi, e, quindi, la risarcibilità dei danni ad essi correlati ⁽⁸⁸⁾. La Corte distrettuale, partendo dalla

aeromobile dell'American Airlines si schiantò sulla pista dell'aeroporto di Little Rock (Arkansas). La passeggera Anna Lloyd, che sopravvisse al disastro aereo, agì contro il vettore, perché oltre ad aver subito danni fisici le erano stati diagnosticati un *DPST* e una depressione maggiore. La Corte d'appello, partendo dall'osservazione che «*under the Floyd interpretation of the Warsaw Convention, we must draw a line between mental injuries flowing from physical injuries suffered in the crash and mental injuries directly caused by the accident*», sostenne che «*emotional damages are recoverable under Convention to the extent that they are caused by physical injured suffered in the accident. On the other hand, physical manifestation of mental injuries such as weight loss, sleeplessness, or physical changes in the brain resulting from chronic PTSD are not compensable under the treaty*». *Bobian et al. v. Csa Czech Airlines*, 232 F. Supp. 2d 319 (2002), U.S. District Court, D. New Jersey, October 30, 2002. In tale vicenda, l'attore citò in giudizio la compagnia aerea per ottenere il risarcimento dei danni per le gravi lesioni emotive sofferte in seguito alle forti turbolenze associate ad passaggio di un uragano, alle quali era stato soggetto durante il volo 52 della CSA, il 16 settembre 1999. Nonostante egli avesse dimostrato che il PTSD si era tradotto in lesioni fisiche e danni alle cellule cerebrali, la Corte affermò che «*PTSD is not a compensable injury under the Warsaw Convention, and no expert recharacterization of emotional injury or correlation of it with physical manifestations will permit recovery for such injury under the Convention*». *Doe v. United Air Lines Inc.*, 160 Cal. App. 4th 1500 (Cal. Ct. App. 2008), USCA of California, Second District, March 20, 2008. In questa vicenda, una passeggera agì contro il vettore per aver subito da atti di molestia sessuale durante un volo da parte di un altro viaggiatore. In seguito a tale accadimento l'attrice aveva riportato un PTSD e nonostante una psicologa clinica avesse testimoniato che «*PTSD has a physical basis which includes alteration in brain chemistry, physiology and the neurologic [al] system*», la Corte sostenne che «*alterations in an individual's body and behavior intrinsically or characteristically associated with mental distress do not constitute bodily injury under the Warsaw Convention. This rule encompasses alterations or changes in an individual's brain and nervous system characteristically tied to PTSD*».

⁽⁸⁸⁾ *Kathy Weaver v. Delta Airlines, Inc.* 56 F. Supp. 2d 1190 (D. Mont.

considerazione che «*The central issue in this case is whether Weaver suffered a bodily injury, therefore allowing recovery under the Warsaw Convention*» ha fornito un nuovo iter logico per riconoscere la risarcibilità di tale tipologia di danno ⁽⁸⁹⁾.

Secondo i giudici l'attrice avrebbe fornito la prova della base fisica del PTSD e, quindi, di aver subito una lesione fisica ⁽⁹⁰⁾, risarcibile ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia. Secondo quanto si legge nella motivazione, il caso era «*distinguishable from previous cases, because her claim is presented as a physical injury and she relies on recent scientific research explaining that post-traumatic stress disorder evidences actual trauma to brain cell structures*».

La Corte, pertanto, pur nella consapevolezza che la Convenzione, secondo, i principi enunciati in *Floyd*, avrebbe precluso la risarcibilità delle mere lesioni psichiche, riconobbe, ciononostante, che il caso di specie aveva «*the potential of allowing for more valid actions under the Warsaw Convention, with the increase attributable only to the increa-*

1999), U SDC for the District of Montana, Billings Division, June 30, 1999. Nel caso di specie la signora Weaver agì contro il vettore per ottenere il risarcimento del danno conseguente alle lesioni psichiche riportate in seguito di un atterraggio di emergenza avvenuto il 7 novembre 1996 a Dayton (Ohio). Ad essa, infatti, dopo tale drammatico accadimento fu diagnosticato e curato un disturbo da stress post-traumatico. La Weaver sostenne che tale patologia era da riconnettere ai cambiamenti fisici del suo cervello provocati dallo stress estremo provocato dall'atterraggio di emergenza ed allegò a sostegno di tale assunto diversi articoli di riviste scientifiche e relazioni di esperti.

⁽⁸⁹⁾ Secondo A. FIELD, *Air Travel, Accidents and Injuries: Why the New Montreal Convention is Already Outdated*, in *Dalhousie Law Journal* 28(1) 2005, 69 ss., il caso Weaver «*suggested another approach by which damages arising from mental injuries could be recovered*» (p. 82).

⁽⁹⁰⁾ E più precisamente che l'impatto degli eventi verificatisi durante il volo sulla passeggera era stato estremo ed aveva «*included biochemical reactions which had physical impacts upon her brain and neurologic system*».

sed sophistication of medial science».

Pertanto, i giudici ritennero che la pretesa fosse fondata «*on a definite diagnosis of a disorder that arises from a physical injury that is medically verifiable*», integrando a tutti gli effetti una «*bodily injury*», ai sensi della Convenzione di Varsavia, che permette il risarcimento «*for this particular kind of bodily injury, i.e. a brain injury (even with slight physical effect)*».

Questa soluzione interpretativa, particolarmente apprezzata anche nella giurisprudenza del Regno Unito ⁽⁹¹⁾, è stata ribadita nel caso *Turturro* ⁽⁹²⁾.

In esso, la Corte distrettuale pur non riconoscendo la sussistenza del disturbo da stress post traumatico, per non aver la passeggera fornite un'adeguata prova, ha, ciononostante, riconosciuto che la «*New technology has allowed doctors to perceive that extreme stress, such as a near-death experience or being taken hostage, can actually change brain cell structure and cause a specific area of the brain to atrophy*» e che sebbene «*not every PTSD patient will display the same*

⁽⁹¹⁾ Sulla soluzione adottata nel caso *Weaver*, cfr.: Lord Hobhouse of Woodborough in *Morris v. KLM Royal Dutch Airlines*, cit., il quale osservò che «*It is hard to see any basis for disagreeing with the conclusion that, if the passenger can prove that his or her brain was damaged as a result of the accident, the passenger has suffered a bodily injury*».

⁽⁹²⁾ *Joan Turturro v. Continental Airlines*, 128 F Suppl. 2d 170 (S.D.N.Y. 2001) USDC for the Southern District of New York, January 16, 2001. Nel caso di specie il 26 gennaio 2000 la signora Turturro fu derubata del suo portafoglio nell'aeroporto internazionale di Newark. Dopo che si era imbarcata sul volo diretto in Costa Rica si rese conto del furto e, altresì, che era rimasta senza ansiolitico che custodiva nel portafoglio sottrattole. Chiese, allora, agli assistenti di volo di essere sbarcata, ma tale sua richiesta non poté essere esaudita. Ella allora colta da un attacco di panico chiamò il 911 che contattò il pilota e lo fece tornare al gate. In tale frangente l'assistente di volo annunciò all'altoparlante che un passeggero ribelle voleva scendere dall'aereo e per questo la signora fu derisa da altri viaggiatori. La Turturro decise allora di agire contro il vettore dichiarando che le era stato diagnosticato un *PTSD*, di cui però non riuscì a fornire la prova.

biological abnormalities, objective evidence exists in some cases that brain damage has ensued». Conseguentemente se in seguito ad un PTSD «*the brain's physical architecture can transform*» si potrà configurare la ricorrenza di una «*bodily injury*», così come prescritto dal testo uniforme del 1929.

La risarcibilità dei disturbi da stress post traumatico, dopo l'entrata in vigore della Convenzione di Montreal è stata oggetto di particolare attenzione da parte della giurisprudenza australiana, che nella vicenda *Casey* ⁽⁹³⁾, come anticipato, ha adottato una soluzione apparentemente difforme rispetto a quella cui è pervenuta la Corte di giustizia dell'Unione europea.

Nel caso di specie un'infermiera dipendente della *Care Flight* che si trovava a bordo di un piccolo aeromobile insieme ad un medico per evacuare un paziente ed il suo coniuge, da Samoa e a Melbourne, riportò significativi danni fisici ed iniziò a soffrire anche di un disturbo da stress post traumatico, perché l'aereo a causa delle pessime condizioni metereologiche non riuscendo ad atterrare sull'isola di Norfolk, ammarò.

Il giudice di prime cure riconobbe la risarcibilità del PTSD facendo leva sul disposto dell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal, ritenendo che la signora avesse subito un «*organic damage to her brain and other parts of her body on which its normal functioning depends*» ⁽⁹⁴⁾.

Tale decisione fu però, annullata, in appello ⁽⁹⁵⁾. In tale sede si riconobbe che se, in linea di principio, l'espressione «*bodily injury connotes damage to a person's body*», essa può, ciononostante, estendersi a ricomprendere anche il «*damage to a person's brain*», a condizione che sia fornita la prova che «*there has been a physical destruction of a part or parts*

⁽⁹³⁾ Per una rassegna della giurisprudenza che ha continuato ad interpretare la Convenzione di Montreal sulla base della Convenzione di Varsavia: J.P. ASIMAKIS, *Still lagging behind*, cit., 1302, nt. 264.

⁽⁹⁴⁾ *Casey v. Pel-Air Aviation Pty Ltd.*, cit., *supra*, nota 11.

⁽⁹⁵⁾ *Pel-Air Aviation Pty Ltd. v. Casey*, cit., *supra*, nota 12.

of the brain».

Nel caso di specie, secondo la Corte, tale prova non era stata fornita. Non era stato, infatti, dimostrato che il disturbo da stress post traumatico diagnosticato all'infermiera era derivato «*from actual physical damage to her brain*», che solo avrebbe consentito ricondurre il PTSD nell'ambito della «*bodily injury*», non ritenendosi a tal fine sufficiente la dimostrazione che «*the function of his or her brain has changed or even that chemical changes have occurred in it*».

La decisione oltre a circoscrivere dettagliatamente il contenuto della prova gravante sul passeggero danneggiato, sembra anche tornare indietro nel tempo. Essa, infatti, traccia ancora una volta una linea distintiva tra le lesioni fisiche e quelle psichiche, ritenendo queste ultime «*covered only if they are a manifestation of physical injuries, or if they result from physical injuries (including physical injuries to the brain)*»⁽⁹⁶⁾ e, quindi, finisce per attribuire all'aggettivo «*bodily*» una valenza limitativa dell'*injury* come, peraltro, già evidenziato nel 2002 da Lord Hope of Craighead. Questo, infatti, con riferimento all'art. 17 della Convenzione di Varsavia, aveva lucidamente rilevato che «*the adjective "bodily" appears to have been included to restrict or limit the extent of the word "injury"*», cosicché «*not everything that might possibly be described as an injury to the passenger which he sustains on board the aircraft or in the course of embarking or disembarking was intended to be covered by article 17*»⁽⁹⁷⁾.

Alla luce di tale osservazione, la decisione della Corte d'appello australiana sembra aver disatteso il nuovo quadro valoriale che ha ispirato la Convenzione di Montreal e che avrebbe dovuto permettere ai giudici di discostarsi dalla pesante eredità interpretativa connessa al sistema Varsavia in merito alla risarcibilità delle lesioni psichiche subite dal passeggero, ben presente, invece, nel ragionamento svilup-

⁽⁹⁶⁾ *Pel-Air Aviation Pty Ltd. v. Casey*, cit., *supra*, nota 12.

⁽⁹⁷⁾ *King v. Bristow Helicopters Ltd.*, cit.

pato dalla Corte di giustizia, la cui decisione appare, pertanto, ancor più apprezzabile.

DONATELLA BOCCHESI