

**Causa C-792/19**

**Domanda di pronuncia pregiudiziale**

**Data di deposito:**

28 ottobre 2019

**Giudice del rinvio:**

Landgericht Köln (Germania)

**Data della decisione di rinvio:**

15 ottobre 2019

**Convenuta e appellante:**

TUIfly GmbH

**Ricorrente e appellata:**

EUflight.de GmbH

---

[OMISSIS]

**Landgericht Köln**

**Ordinanza**

nella causa

TUIfly GmbH, [OMISSIS] Langenhagen,

convenuta e appellante,

[OMISSIS]

contro

EUflight.de GmbH, [OMISSIS] Amburgo,

Ricorrente e appellata,

[OMISSIS]

l'undicesima Sezione Civile del Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia)

[OMISSIS]

**ha deliberato quanto segue:**

1. Il procedimento è sospeso **[Or. 2]**.
2. Vengono sottoposte alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni pregiudiziali, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, vertenti sull'interpretazione del diritto dell'Unione:

Se, in caso di sciopero, la cancellazione o il ritardo prolungato all'arrivo di un volo siano dovuti a circostanze eccezionali, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004, anche qualora il volo controverso non sia stato direttamente interessato dallo sciopero e avrebbe potuto essere effettuato come previsto, ma la cancellazione o il ritardo siano dovuti a misure di riorganizzazione del piano di volo da parte del vettore aereo determinate dallo sciopero (nella fattispecie, all'utilizzo dell'aeromobile destinato al volo per rimediare alle conseguenze dello sciopero).

Nell'ipotesi in cui un vettore aereo possa essere esonerato anche nel caso di una misura di riorganizzazione:

se rilevi la circostanza che la misura di riorganizzazione sia già intervenuta prima dell'inizio dello sciopero, quando non era ancora prevedibile quale volo sarebbe stato in definitiva interessato dallo sciopero, o se sia possibile un esonero anche qualora il piano di volo sia stato riorganizzato solo durante o dopo lo sciopero e fosse già stabilito che il volo controverso non era direttamente interessato dallo sciopero.

### **Motivazioni:**

#### **I.**

- 1 La ricorrente domanda alla convenuta in base al diritto ad essa ceduto, il pagamento della compensazione pecuniaria complessiva dell'ammontare di EUR 500,00 (due volte EUR 250,00) ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91.

I fatti all'origine della controversia sono i seguenti:

I passeggeri avevano prenotato presso la convenuta un volo in partenza da Colonia l'11.10.2017 con destinazione Palma di Maiorca. L'orario di partenza previsto **[Or. 3]** era alle ore 18:55 dell'11.10.2017 da Colonia, con arrivo previsto a Palma di Maiorca alle ore 21:20 dell'11.10.2017. La distanza tra Colonia e Palma di Maiorca è di 1 308,21 km. Il volo, tuttavia, non è stato effettuato secondo il piano e i passeggeri sono atterrati a Palma di Maiorca solo il 12.10.2017 alle ore 03:20. Tale ritardo era dovuto alle seguenti circostanze:

La convenuta era già venuta a conoscenza, tra il 5 e il 6 ottobre 2017, del fatto che tra il 09.10.2017 (17:00 UTC) e l'11.10.2017 (04:00 UTC) in Francia avrebbe avuto luogo uno sciopero generale, che avrebbe coinvolto i servizi di gestione del traffico aereo, della sicurezza della navigazione aerea e delle radiocomunicazioni, nonché i controllori del traffico aereo.

Lo sciopero ha influito sui piani di volo di numerosi voli della convenuta, compresi, tra l'altro, tutti i voli da e per la Spagna, incluse le Isole Baleari, il Marocco e il Portogallo. Il 10.10.2017, cinque aeromobili non sono potuti tornare in Germania da Las Palmas, Tenerife e Funchal e sono stati riprogrammati per il giorno successivo; essi non erano quindi disponibili l'11.10.2017 per le rotazioni con partenza dalla Germania.

Il volo controverso da Colonia per Palma di Maiorca, che originariamente avrebbe dovuto essere effettuato mediante l'aeromobile D-ATUF, non rientrava nel periodo dello sciopero. Nondimeno, in conseguenza dello sciopero, la convenuta ha adottato ampie misure di riorganizzazione del piano di volo e, in tale contesto, ha utilizzato l'aeromobile D-ATUF, destinato al volo controverso, per effettuare le rotazioni annullate a causa dello sciopero, e per compensare così gli eventi di turbativa nel piano di volo determinati dallo sciopero. In conseguenza di ciò, la convenuta ha effettuato il volo controverso con un altro aeromobile (D-ATYB), fatto che ha causato il ritardo sopra menzionato.

I passeggeri hanno successivamente ceduto alla ricorrente i propri diritti in relazione al ritardo del volo.

La convenuta replica alla richiesta di compensazione pecuniaria della ricorrente, che il ritardo del volo controverso è dovuto a circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004.

- 2 In conformità alla domanda, l'Amtsgericht (tribunale circoscrizionale) ha condannato la convenuta a pagare alla ricorrente EUR 500,00, oltre agli interessi al tasso base dal 21.11.2017, maggiorato di cinque punti percentuali. Esso ha ritenuto che il ritardo non fosse dovuto allo sciopero generale in Francia e, pertanto, nemmeno a circostanze eccezionali. Decisiva per il ritardo verificatosi sarebbe stata, piuttosto, **[Or. 4]** la decisione della convenuta di utilizzare l'aeromobile destinato al volo per sopperire alle lacune nel piano di volo determinate dallo sciopero. Il fatto che nella fattispecie non sussista l'esonero, risulterebbe anche dalla sentenza della Corte di giustizia europea del 04.10.2012

(C-22/11 - «Finnair»), i fatti all'origine della quale sarebbero paragonabili al caso di specie. La decisione del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) del 21.08.2012 [OMISSIS] riguarderebbe, per contro, una situazione fattuale diversa, dal momento che in quel caso la compagnia aerea aveva già cancellato i voli in previsione di uno sciopero annunciato e, pertanto, non era ancora stabilito se il volo oggetto della controversia fosse stato in definitiva interessato dallo sciopero.

- 3 Avverso la sentenza dell'Amtsgericht, la convenuta, autorizzata in tal senso, ha proposto appello, ribadendo così la sua richiesta di rigetto della domanda. Essa sostiene che la decisione del Bundesgerichtshof del 21.08.2012 [OMISSIS] è applicabile anche nel presente contesto fattuale, mentre la giurisprudenza della Corte di giustizia europea non osterebbe all'esonero.

## II.

La decisione sull'appello esige una pronuncia pregiudiziale della Corte di giustizia dell'Unione europea sulla questione sollevata.

1.

La questione è rilevante ai fini della decisione:

Se nella presente fattispecie, per il volo controverso, non si applicassero circostanze eccezionali, esimenti ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004, l'appello verrebbe respinto in quanto, in tal caso, la ricorrente ha diritto alla compensazione pecuniaria in virtù del diritto ceduto.

Se per contro, a causa dello sciopero, una circostanza eccezionale avesse effetto esimente anche per il volo controverso, l'appello sarebbe accolto, in quanto la convenuta ha sostenuto in termini sufficientemente concreti che l'aeromobile D-ATUF è stato utilizzato per compensare gli effetti dello sciopero.

2. [Or. 5]

La questione se il ritardo ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004, sia dovuto a circostanze eccezionali riguarda l'interpretazione della norma – segnatamente dell'espressione «essere dovuto» e delle relative questioni di causalità – che, nei casi di dubbio, è riservata alla Corte di giustizia europea.

3.

Secondo l'opinione precedentemente sostenuta dalla Sezione, nel caso di specie il ritardo prolungato all'arrivo ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 è dovuto ad una circostanza eccezionale.

a) Con sentenza del 21.08.2012 [OMISSIS], il Bundesgerichtshof ha ammesso un esonero ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004,

qualora, in previsione di uno sciopero, il vettore aereo riorganizzi il piano di volo e cancelli voli. In tale contesto, il Bundesgerichtshof ha dichiarato quanto segue:

*«Se circostanze eccezionali fanno temere che in un prossimo futuro il vettore aereo non avrà a disposizione una parte rilevante dei propri piloti, i requisiti della spiegazione dei motivi per cui un determinato volo è stato cancellato non possono essere rigorosi; in una siffatta situazione, al vettore operativo spetta il compito di riorganizzare in maniera adeguata, se possibile già preventivamente, lo svolgimento delle attività. Come già esposto, esso deve soprattutto adottare misure volte a minimizzare il disagio di tutti i passeggeri e garantire che, venute meno le turbative, la normale attività d'impresa sia ripristinata quanto prima. Ove, nel rispetto dei suddetti requisiti, il vettore aereo sfrutti nella misura richiesta le risorse a sua disposizione, la mancata esecuzione di un singolo volo non può, di norma, essere considerata evitabile solo perché al suo posto si sarebbe potuto cancellare un volo diverso. In considerazione della complessità delle decisioni che devono essere adottate tenendo conto di un ampio numero di voli e dei collegamenti tra di loro, occorre invece riconoscere all'operatore aereo la discrezionalità necessaria per valutare le misure adeguate. Non vi è motivo di temere che ciò implichi una restrizione dei diritti dei consumatori, dal momento che anche il vettore aereo ha ogni interesse economico a minimizzare gli effetti dello sciopero e i disagi da esso determinati a carico dei passeggeri» [Or. 6].*

Anche il Landgericht Frankfurt, con riferimento alla giurisprudenza del Bundesgerichtshof, ha considerato la cancellazione di un volo prima dello sciopero come esimente [OMISSIS].

b) Nella giurisprudenza dei giudici di merito, per contro, nel caso di misure di riorganizzazione, un esonero del vettore aereo è stato in parte escluso, in quanto la cancellazione o il ritardo in tali casi non sarebbero più basati sulla circostanza eccezionale, bensì su una decisione imprenditoriale [OMISSIS]. A tale riguardo, viene regolarmente fatto riferimento alla decisione della Corte di giustizia europea del 04.10.2012 (C-22/11, «Finnair») [OMISSIS]. Il requisito della causalità diretta tra la circostanza eccezionale e l'incidenza sul volo oggetto della controversia si desume, in parte, anche dal considerando 15 del regolamento (CE) n. 261/2004 [OMISSIS].

L'esonero nel caso di misure di riorganizzazione per motivi determinati da uno sciopero viene in parte espressamente escluso anche nella dottrina [OMISSIS].

c) La Corte di giustizia dell'Unione europea non si è ancora pronunciata sulla questione sollevata. Da ultimo, nella causa C-195/17 («TUIfly») la questione è stata lasciata aperta, in quanto è stata negata l'esistenza stessa di una circostanza eccezionale. In tale procedimento, l'avvocato generale della Corte di giustizia europea, riferendosi anche alla decisione della Corte del 04.10.2012 (C-22/11 - «Finnair»), era giunto alla conclusione che le circostanze eccezionali non si estendono a nuovi piani di volo elaborati alla luce delle circostanze eccezionali (conclusioni del 12 aprile 2018) [Or. 7].

d) Nella sua precedente giurisprudenza, la Sezione ha seguito il parere del Bundesgerichtshof e ritiene che le circostanze di tale causa siano trasponibili anche al caso di specie di un volo operato con ritardo dopo la fine di uno sciopero, a seguito di una riorganizzazione del piano di volo determinata dallo sciopero.

Tale interpretazione è corroborata dalla formulazione dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004, in quanto si prevede semplicemente che la cancellazione (nella fattispecie: il prolungato ritardo all'arrivo) sia «dovuta» a circostanze eccezionali, il che comprende un'incidenza diretta, poiché l'aeromobile previsto non è disponibile a causa della necessaria riorganizzazione. Dalla formulazione non risulta chiaramente che un volo debba essere direttamente interessato dalla circostanza eccezionale e quindi che in caso di sciopero il personale previsto per il volo, o parte del personale, non possa essere impiegato per la gestione del volo [OMISSIS].

In questa prospettiva, anche il considerando 15 del regolamento (CE) n. 261/2004, depone a favore e non contro il parere della Sezione. Secondo tale considerando, dovrebbe essere considerata una circostanza eccezionale il caso in cui l'impatto di una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno provochi un lungo ritardo, un ritardo che comporti un pernottamento, o la cancellazione di uno o più voli di detto aeromobile. Di conseguenza, ai sensi di questa disposizione sono ricompresi anche gli effetti sui voli successivi [OMISSIS], e cui vale anche per voli in cui la circostanza eccezionale comporta un ritardo fino a un giorno dopo il verificarsi della stessa. Certamente, in questa situazione il nesso tra la circostanza eccezionale e la cancellazione/ritardo è più stretto, trattandosi dello stesso aeromobile. Nondimeno, è evidente che il legislatore non ha inteso limitare l'esonero ai casi di incidenza diretta sul volo cancellato/ritardato, né porre come condizione preliminare che gli effetti della circostanza eccezionale si verifichino allo stesso tempo o lo stesso giorno; piuttosto rileva unicamente che la circostanza eccezionale continui effettivamente a produrre effetti. In ogni caso, dal considerando 15 non risulta l'intenzione del legislatore di ricomprendere in generale nell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004, soltanto i casi di causalità diretta [OMISSIS] **[Or. 8]**. Piuttosto, tale considerando indica semplicemente, nel senso di una disposizione positiva, che il vettore aereo è esonerato in un caso specifico (una decisione di gestione del traffico aereo).

Secondo la Sezione, il nesso di causalità con la circostanza eccezionale dello sciopero non è interrotto nemmeno dal fatto che il volo non sia stato effettuato come previsto (anche) sulla base di una decisione imprenditoriale del vettore aereo. La cancellazione di più voli a causa di uno sciopero comporta necessariamente esigenze pratiche di trasportare altrimenti i passeggeri interessati verso la loro destinazione. A tal fine, il vettore aereo deve inevitabilmente operare con gli aeromobili, membri dell'equipaggio, ecc., disponibili o reperibili a breve termine, circostanza che esclude regolarmente una compensazione delle conseguenze degli scioperi parallelamente alla gestione regolare delle operazioni aeree. La riorganizzazione del piano di volo avviene, pertanto, sulla base di

esigenze fattuali in considerazione delle quali, anche in questo caso, si deve ritenere che la cancellazione o il ritardo all'arrivo siano dovuti alle circostanze eccezionali dello sciopero.

A parere della Sezione, non è determinante nemmeno il momento in cui viene effettuata la riorganizzazione del piano di volo. Nel caso di una riorganizzazione successiva, è già appurato se un singolo volo sia stato interessato o meno dallo sciopero. L'esigenza pratica di dover reagire alla circostanza eccezionale dello sciopero e agli eventi di turbativa del piano di volo che conseguono alla riorganizzazione resta, tuttavia, la stessa. Dal punto di vista della causalità, quindi, la tempistica della misura di riorganizzazione è irrilevante.

e) A parere della Sezione, dalla decisione della Corte di giustizia europea del 04.10.2012 (C-22/11, «Finnair») non emergono indicazioni tassative ai fini della risposta alle questioni pregiudiziali. Da un lato, la decisione riguardava un caso di negato imbarco, mentre nella fattispecie la stessa eccezione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 non è pertinente. Pertanto, la Corte di giustizia europea neanche era tenuta ad affrontare in modo decisivo la questione dell'ambito di applicazione di tale norma. Dall'altro lato, la causa C-22/11 si basava su una situazione di fatto in cui il volo controverso non era stato cancellato o ritardato a causa di una misura di riorganizzazione. Al contrario, il volo era stato effettivamente operato e soltanto taluni passeggeri, come il ricorrente all'epoca dei fatti [Or. 9], il sig. Lassooy, che avevano prenotato il volo e si erano presentati regolarmente all'imbarco non erano stati ammessi a bordo, perché altre persone erano state imbarcate su quel volo a titolo sostitutivo, dopo che il volo che avevano prenotato aveva dovuto essere cancellato a causa di uno sciopero del personale dell'aeroporto di Barcellona.

f) Sulla base dell'argomentazione, di recente sempre più frequentemente sostenuta, di cui al paragrafo sub b), che esclude l'esonero in caso di misure di riorganizzazione e rimanda regolarmente alla sentenza della Corte di giustizia europea del 04.10.2012 (C-22/11 - «Finnair»), apparentemente condivisa anche dall'avvocato generale della Corte di giustizia europea, la Sezione considera il procedimento di rinvio pregiudiziale opportuno.

[OMISSIS]