

Causa C-127/20

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

5 marzo 2020

Giudice del rinvio:

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Polonia)

Data della decisione di rinvio:

18 febbraio 2020

Ricorrente:

D. Spółka Akcyjna

Resistente:

W. Zrt

[OMISSIS]

ORDINANZA

Il 18 febbraio 2020

Sąd Rejonowy w Gliwicach – VII Wydział Gospodarczy (Tribunale circondariale di Gliwice – VII Sezione commerciale, Polonia) [OMISSIS]

[OMISSIS]

dopo aver esaminato il 18 febbraio 2020 a Gliwice

in camera di consiglio,

la causa instaurata su ricorso della D. Spółka Akcyjna con sede in W.

contro la W. Zrt. con sede in B. (Ungheria)

relativa al pagamento di somme

decide:

di sottoporre alla Corte di giustizia dell'Unione europea la seguente questione pregiudiziale:

Se l'articolo 5, paragrafo 3, 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 (GU 2004, L 46, pag.1), debba essere interpretato nel senso che un vettore aereo il cui aeromobile sia entrato in collisione con un volatile è obbligato, nell'ambito delle misure del caso che è tenuto a porre in essere, a prevedere, in fase di programmazione dei voli con sistema a rotazione, un margine di tempo sufficiente per effettuare i controlli di sicurezza richiesti.

e in caso di risposta negativa alla prima questione:

Se l'articolo 5, paragrafo 3, 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 (GU 2004, L 46, pag.1), debba essere interpretato nel senso che il vettore aereo il cui aeromobile sia entrato in collisione con un volatile è obbligato, nell'ambito delle misure del caso che è tenuto a porre in essere, a elaborare il piano di servizio o di designazione dell'equipaggio in modo che l'equipaggio sia pronto a svolgere le funzioni di volo immediatamente dopo l'effettuazione dei controlli di sicurezza richiesti, indipendentemente dalle limitazioni dei tempi di volo e di servizio, nonché dai requisiti relativi ai tempi di riposo previsti dall'allegato III del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012 [Or. 2], che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo (GU 2012, L 296, pag.1).

[OMISSIS]

[OR. 3] MOTIVAZIONE

OGGETTO DELLA CONTROVERSIA, FATTI RILEVANTI

- 1 La ricorrente, D. Spółka Akcyjna (società per azioni D.), con sede in W. (già P. Spółka Akcyjna, con sede in W.) ha presentato ricorso con richiesta di condanna della W. Zrt., con sede in B. (già Wizz Air Hungary Légiközlekedési Kft., con sede in Budapest) al pagamento in suo favore della somma di euro 250,00, oltre agli interessi legali di mora, a titolo di compensazione per ritardo del volo, credito acquistato, in forza di un contratto di cessione del credito, da un passeggero del volo W6 1752 operato dal vettore aereo chiamato in giudizio.
- 2 Dalle risultanze di fatto, non contestate, emerge che il creditore originario, B.K, aveva concluso con la W. un contratto di trasporto aereo in base al quale il giorno 4 ottobre 2017 ha effettuato il volo sulla tratta Turku-Danzica (numero di volo:

W6 1752, tratta: TKU-GDN). La partenza è avvenuta con oltre 10 ore di ritardo rispetto all'orario di partenza previsto.

- 3 La causa originaria del ritardo è stata la collisione tra un volatile e l'aeromobile che doveva operare il volo (numero di registrazione: HA-LXK). Tale aeromobile veniva utilizzato dal vettore aereo per operare voli con il sistema a rotazione. La collisione con un volatile è avvenuta durante il volo numero W6 1751 (tratta: GDN-TKU) che era immediatamente precedente al volo W6 1752 sopra menzionato. Il sistema a rotazione adottato dal vettore prevedeva che il lasso di tempo tra il volo numero W6 1751 e il volo numero W6 1752, sufficiente per preparare l'aeromobile al volo (TAT – turn-around time), fosse di 35 minuti, corrispondente alla differenza tra l'orario di arrivo programmato del volo W6 1751 (9:30) e l'orario di partenza programmato del volo W6 1752 (10:05).
- 4 La collisione dell'aeromobile con un volatile ha reso necessario effettuare controlli di sicurezza (ispezione tecnica), allo scopo di identificare eventuali danni all'apparecchio, nonché di verificare se nonostante la collisione lo stato tecnico dell'aeromobile permettesse di effettuare un ulteriore volo. Durante il periodo del ritardo, causato dalla collisione con un volatile e dall'ispezione tecnica a questa connessa, l'equipaggio dell'aeromobile ha esaurito il tempo massimo ammissibile di servizio di volo. Al fine di riprendere lo stato di idoneità al servizio doveva trascorrere il periodo di riposo di 10 ore. Tale periodo si sovrapponeva al tempo in cui l'aeromobile, dopo la realizzazione del controllo, era pronto, dal punto di vista tecnico, a effettuare il volo. Il volo, in ritardo, è stato effettuato soltanto dopo il decorso del periodo di riposo.
- 5 Il vettore, odierno resistente, eccedendo l'infondatezza della propria responsabilità, ha dedotto, tra i vari argomenti, che il ritardo del volo era stato causato da circostanze eccezionali che non poteva evitare nonostante l'adozione di tutte le misure del caso. La controversia tra le parti si è concentrata, sotto tale aspetto, [Or. 4] sulla valutazione se, tra le misure del caso che il vettore aereo deve adottare al fine di evitare il verificarsi di circostanze eccezionali, o gli effetti del verificarsi di tali circostanze, possa essere ricompresa la previsione di eventi potenziali, ma prevedibili, e l'opportuno adeguamento delle normali attività del vettore di volo a tali eventi.

DISPOSIZIONI RILEVANTI DI DIRITTO NAZIONALE E DELL'UNIONE

- 6 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 (GU 2004, L 46, pag. 1):

Articolo 5

Cancellazione del volo

«1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati: (...)

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che: (...)

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso».

Articolo 7

Diritto a compensazione pecuniaria

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri interessati ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1500 chilometri;(…)»

- 7 Regolamento (UE) n. 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU 2018, L 212, pag. 1).

Articolo 32

Poteri delegati

[Or.5]. «1. Per quanto riguarda l'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), diversi dagli aeromobili senza equipaggio, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità dell'articolo 128, che stabiliscano norme dettagliate riguardanti:

a) le condizioni che devono soddisfare gli operatori di cui all'articolo 30, paragrafo 1, e i membri dei loro equipaggi in materia di limiti dei tempi di volo e di servizio, nonché i requisiti relativi ai tempi di riposo per gli equipaggi;»

- 8 Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU 2012, L 296, pag. 1):

ORO.FTL.100

Ambito di applicazione

«Il presente capo stabilisce i requisiti che devono essere soddisfatti da un operatore e i suoi membri d'equipaggio in merito ai limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti relativi ai tempi di riposo per i membri d'equipaggio».

ORO.FTL. 105

Definizioni

«Ai fini del presente capo si intende per: (...)

11) “periodo di servizio”, un periodo che inizia quando un membro d'equipaggio è richiesto da un operatore di presentarsi o di iniziare un servizio e termina quando quella persona è libera da ogni servizio, incluso il servizio post-volo;

12) “periodo di servizio di volo (PSV)”, un periodo che inizia quando un membro d'equipaggio è tenuto a presentarsi per il servizio, che può includere una tratta o una serie di tratte, e termina quando l'aeromobile si ferma e vengono spenti i motori, alla fine dell'ultima tratta nella quale il membro d'equipaggio presta servizio come membro d'equipaggio operativo; (...)

21) “periodo di riposo”, un periodo di tempo continuo, non interrotto e definito, successivo o precedente un servizio, durante il quale un membro d'equipaggio è libero da qualsiasi tipo di servizio, standby e riserva; (...)

25) “standby”, un periodo di tempo pre-notificato e definito durante il quale un membro d'equipaggio è chiamato dall'operatore ad essere disponibile per ricevere un'assegnazione di servizio di volo, posizionamento o altro servizio, senza che intercorra un periodo di riposo;»

ORO.FTL.110

[Or.6] Obblighi dell'operatore

«L'operatore deve: (...)

b) assicurare che i periodi di servizio di volo siano pianificati in un modo tale da permettere ai membri d'equipaggio di rimanere sufficientemente liberi da affaticamento, in modo da poter operare a un livello di sicurezza soddisfacente in qualsiasi circostanza; (...)

g) prevedere periodi di riposo di durata sufficiente per consentire ai membri d'equipaggio di superare gli effetti della fatica indotta dai precedenti periodi di servizio e di essere ben riposati all'inizio del periodo di servizio di volo successivo;

i) programmare i servizi di volo in modo da essere completati entro i periodi di servizio di volo ammessi, tenendo conto dei tempi necessari per le operazioni pre-volo, di tratta e di avvicinamento;»

DUBBI DI NATURA GIURIDICA E LORO RILEVANZA AI FINI DEL DECIDERE

- 9 Con sentenza del 23 ottobre 2012 (cause riunite C-581/10 e C 629/10; EU:C:2012:657) la Corte di giustizia dell'Unione europea ha interpretato gli articoli 5, 6 e 7 del regolamento (CE) n. 261/2004, stabilendo che i passeggeri di voli in ritardo hanno diritto alla compensazione pecuniaria prevista dall'articolo 7 quando, a causa di siffatti voli, subiscono una perdita di tempo di almeno tre ore, ossia quando giungono alla destinazione finale almeno tre ore dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo.
- 10 Nelle sentenze successive emesse in via pregiudiziale la Corte di giustizia dell'Unione europea ha confermato che il vettore aereo può liberarsi dalla responsabilità se dimostra che il problema tecnico riscontrato nell'aeromobile sia conseguenza di eventi che, per la loro natura o per la loro fonte, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo (v., ad esempio: sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 19 novembre 2009, C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:719; sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 22 dicembre 2008, C-549/07, EU:C:2008:771).
- 11 Parimenti, è stato già chiarito che le disposizioni del diritto dell'Unione devono essere interpretate nel senso che nell'ambito della nozione di «circostanze eccezionali» di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004, rientrano eventi consistenti nella collisione tra un aeromobile e un volatile e che rendono necessaria un'ispezione tecnica dell'apparecchio, anche indipendentemente dal fatto che questi eventi abbiano effettivamente provocato danni all'aeromobile (sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 4 maggio 2017, C-315/15, EU:C:2017:342). **[Or.7]**
- 12 Nel procedimento da ultimo richiamato il giudice nazionale, sottoponendo alla Corte di giustizia numerose questioni pregiudiziali, mirava, tra l'altro, a ottenere una risposta al dubbio che si pone spesso nella pratica giudiziaria, ossia se un vettore aereo, nell'ambito delle misure del caso che egli è tenuto a porre in essere, debba prevedere in fase di programmazione dei propri voli svolti con sistema a rotazione un margine di tempo sufficiente per effettuare i controlli di sicurezza richiesti (punto 55 della motivazione della sentenza). Tuttavia, in considerazione dell'insieme delle circostanze di fatto della causa in esame (il ritardo del volo era provocato da altri fattori e non soltanto dalla programmazione dei voli nell'ambito del sistema a rotazione) la decisione della questione sottoposta, in definitiva, era irrilevante ai fini della decisione della causa, il che ha comportato il diniego di fornire una risposta a tale quesitone (punti 56 – 57 della motivazione della sentenza).
- 13 La sopra esposta questione, il cui ambito è stato delimitato in modo abbastanza preciso dalla Corte di giustizia dell'Unione europea (tuttavia senza risolverla in modo vincolante), nonché gli ulteriori dubbi interpretativi alla stessa connessi

sono emersi nuovamente nella pratica giudiziaria, rendendo fondata la trasmissione della domanda di pronuncia pregiudiziale sul quesito sopra esposto al punto primo della decisione.

- 14 Il giudice nazionale si chiede fino a che punto si estende l'obbligo imposto dal legislatore comunitario al vettore aereo di adeguare a una circostanza eccezionale (collisione dell'aeromobile con un volatile) le misure che, nel momento in cui questa circostanza si verifica, sono conformi alle condizioni tecnicamente e economicamente tollerabili per il vettore aereo. Nell'ipotesi costituente oggetto della causa principale si tratterebbe della previsione, nel sistema di voli a rotazione, di un margine di tempo sufficiente per effettuare i controlli di sicurezza dell'aeromobile a seguito della collisione con un volatile senza esporre i passeggeri ai rischi dei danni provocati da prolungato ritardo del volo.
- 15 Nell'intento di guardare la questione da una prospettiva più ampia, come emerge anche dalla seconda questione pregiudiziale, il giudice nazionale mira, pertanto, all'interpretazione da parte della Corte di giustizia dell'Unione europea delle sopra menzionate disposizioni del diritto dell'Unione e a chiarire fino a che punto un vettore aereo, nella pianificazione della propria attività, debba prendere in considerazione le operazioni secondarie, ma prevedibili e potenzialmente determinabili, rispetto alle circostanze imprevedibili e eccezionali che non si possono evitare.
- 16 Le decisioni della Corte di giustizia fino ad ora assunte, anche se permettono di ricostruire le regole generali da applicare ai fini della valutazione della capacità di un vettore aereo di adottare misure economiche e tecniche volte a evitare un ritardo di volo (sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 12 maggio 2011, [Or.8] C-294/10, EU:C:2011:303; sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 22 dicembre 2008, C-549/07, EU:C:2008:771) non eliminano in modo sufficiente i dubbi che emergono a questo proposito.
- 17 Nella causa in esame i dubbi specifici del giudice nazionale emergono, inoltre, in relazione al requisito evidenziato dalla giurisprudenza comunitaria, tuttavia senza una sua analisi approfondita, e imposto al vettore aereo di utilizzare tutte le risorse umane di cui dispone, ma senza sacrifici intollerabili per le capacità della sua impresa, al fine di evitare situazioni in cui il verificarsi di circostanze eccezionali provochi un ritardo prolungato del volo. L'adozione del modello interpretativo restrittivo sostenuto dal ricorrente nel corso del procedimento imporrebbe già in limine di rigettare la possibilità per il vettore aereo di appellarsi al periodo di riposo dell'equipaggio dell'aereo, connesso sul piano causale alle circostanze eccezionali, che prolunga il ritardo del volo. Considerato che i limiti massimi ammissibili del periodo di servizio e del periodo di attività di volo sono previsti da disposizioni di diritto generali vigenti e che il vettore aereo è obbligato a tenerne conto nella programmazione del piano di servizio, sarebbe lecito ritenere che questi debba prevedere anche un personale di riserva per i casi di eventuali ritardi di uno dei voli operati, poiché un ritardo di volo, indipendentemente dalle sue cause, è prevedibile in fase di programmazione e organizzazione dell'attività

aeronautica. Il rischio di non aver preso in considerazione tale fattore graverebbe, così, sul vettore. Tuttavia, appare ammissibile dal punto di vista normativo anche l'adozione di una diversa soluzione giuridica, sostenuta dalla resistente, che esoneri il vettore aereo dall'obbligo di mantenere in standby un equipaggio di volo di riserva. In caso contrario, l'obbligo imposto al vettore comporterebbe per esso la necessità di mantenere in tutti gli aeroporti in cui effettua il trasporto aereo un equipaggio supplementare, pronto a subentrare nelle attività dell'equipaggio del volo in ritardo, e, comunque, questa potrebbe costituire, potenzialmente, una misura non sufficiente, qualora nel medesimo lasso di tempo si sovrapponessero in un unico luogo più voli in ritardo provocati da circostanze eccezionali.

- 18 Occorre segnalare che i suesposti dubbi, riferibili a entrambe le questioni pregiudiziali, vengono risolti nella giurisprudenza dei giudici nazionali in modo non uniforme. In circostanze fattuali analoghe i giudici nazionali, anche all'interno di un medesimo tribunale, o anche all'interno della stessa sezione, effettuano valutazioni di diritto contraddittorie e risolvono in modo diverso cause analoghe dal punto di vista fattuale e giuridico [OMISSIS] [richiamo alle decisioni dei giudici polacchi]. **[Or. 9]**
- 19 I sopra esposti dubbi e le divergenze decisionali riconducibili a tali dubbi, dimostrano che è necessaria l'interpretazione del diritto dell'Unione ad opera della Corte di giustizia dell'Unione europea al fine di garantire la certezza del diritto e l'uniformità della sua applicazione da parte dei giudici nazionali dei singoli Stati membri dell'Unione europea.

[OMISSIS]