

Causa C-388/22

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

14 giugno 2022

Giudice del rinvio:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Germania)

Data della decisione di rinvio:

3 giugno 2022

Ricorrente:

flightright GmbH

Convenuta:

Transportes Aéreos Portuguese SA (TAP)

Amtsgericht Frankfurt am Main Francoforte sul Meno, 03/06/2022

[OMISSIS]

Ordinanza

nella causa

flightright GmbH, [OMISSIS]

ricorrente

[OMISSIS]

contro

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco [OMISSIS]

convenuta

[OMISSIS]

si dispone quanto segue:

- I. Il procedimento è sospeso.**
- II. Alla Corte di giustizia dell'Unione europea sono sottoposte in via pregiudiziale, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, le seguenti questioni relative all'interpretazione dell'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:**
 - 1. Se sussista una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 qualora sopravvengano condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione di un volo, indipendentemente dalla loro forma concreta.**
 - 2. In caso di risposta negativa alla prima questione, se il carattere eccezionale delle condizioni meteorologiche possa essere determinato sulla base della loro frequenza regionale e stagionale nel luogo e al momento della loro sopravvenienza.**
 - 3. Se sussista una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento nel caso in cui una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in una data specifica provochi un ritardo prolungato, un ritardo fino al giorno successivo o la cancellazione di uno o più voli di detto aeromobile, indipendentemente dal motivo di tale decisione.**
 - 4. In caso di risposta negativa alla terza questione, se la motivazione della decisione debba a sua volta essere eccezionale, per cui il suo verificarsi non è prevedibile.**

Motivazioni

I.

La ricorrente chiede alla convenuta una compensazione pecuniaria, in virtù di un diritto ceduto da un passeggero.

Il cedente ha prenotato presso la convenuta, il vettore aereo operativo, un volo che è stato confermato. Il volo TP118 da Porto Alegre diretto a Lisbona, con volo di proseguimento LH1167 per Francoforte sul Meno, sarebbe dovuto partire alle 21:10 del 09.03.2017. Il volo di collegamento sarebbe dovuto partire alle 12:05 del 10.03.2017, e arrivare a destinazione alle 16:10. Il volo TP118 è stato

cancellato. Il cedente è stato trasportato il 10.03.2017/11.03.2017, giungendo a Francoforte sul Meno, con oltre 27 ore di ritardo.

La convenuta sostiene che la cancellazione è dovuta al fatto che l'aeromobile previsto per il volo controverso TP118 non è potuto atterrare a Porto Alegre. Il motivo sarebbe stato che il verificarsi di un temporale il 09.03.2017 avrebbe reso impossibile l'atterraggio e l'aeromobile avrebbe dovuto deviare verso Curitiba. Durante il primo tentativo di atterraggio le nuvole temporalesche si trovavano direttamente nella zona di avvicinamento alla pista; durante il secondo tentativo, non è stata nemmeno concessa l'autorizzazione all'avvicinamento. A causa del superamento dell'orario di servizio, l'equipaggio ha completato il volo verso Porto Alegre solo il giorno successivo. A Porto Alegre, la convenuta non disponeva di un aeromobile sostitutivo. Il cedente sarebbe stato trasferito quanto prima possibile sul primo volo di collegamento, fatto contestato dalla ricorrente per mancanza di conoscenza di tali circostanze.

La ricorrente sostiene che l'atterraggio sarebbe stato possibile a partire dalle 23:00 UTC.

II.

La soluzione della controversia dipende dalla questione se, secondo quanto affermato dalla convenuta, si debba ammettere l'esistenza di una circostanza eccezionale ai sensi del summenzionato regolamento.

Il ricorso è fondato se già l'argomento della convenuta non descrive circostanze eccezionali.

1. Ai sensi dell'articolo 5 del regolamento, il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria 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.

a) Sono considerate circostanze eccezionali quelle che non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono al suo effettivo controllo per la loro natura o per la loro origine (sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 22 dicembre 2008, [OMISSIS] C-549/07 , [punto] 23); che non corrispondono quindi al corso abituale delle cose, ma si collocano al di fuori di quanto è generalmente legato o può essere legato allo svolgimento del trasporto aereo di passeggeri [OMISSIS]. In pratica, le condizioni meteorologiche e/o le decisioni di gestione del traffico aereo vengono regolarmente invocate dalle compagnie aeree a tal scopo, come nel caso di specie.

b) Le condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione di un volo sono già suscettibili di costituire una circostanza straordinaria secondo la concezione del legislatore (considerando 14). Come punto di partenza, è quindi inizialmente sufficiente che le condizioni meteorologiche impediscano l'effettuazione di un volo. Ciò appare in linea di principio appropriato, dal

momento che gli eventi meteorologici sono estranei al controllo del vettore aereo. Non si vede perché un vettore aereo dovrebbe essere responsabile oggettivamente per circostanze che non può influenzare in alcun modo. Non vi è pertanto stata negligenza nell'effettuazione dei voli. Inoltre, la mera esistenza di una circostanza eccezionale non esonera il vettore aereo dalla responsabilità per la compensazione, dal momento che esso è altresì tenuto ad evitare le conseguenze di una circostanza eccezionale adottando misure del caso (v. articolo 5, paragrafo 3, del regolamento).

Lo stesso vale per le decisioni di gestione del traffico aereo di cui al considerando 15 del regolamento in esame. Il vettore aereo è tenuto a conformarsi alle istruzioni di controllo del traffico aereo.

c) D'altro canto, è innegabile che il traffico aereo comporta necessariamente l'esposizione alle condizioni meteorologiche e all'influenza della gestione del traffico aereo.

La prima circostanza attiene alla natura delle cose. Le condizioni meteorologiche sono sempre presenti; esse cambiano costantemente e a volte in modo tale che un volo non sia più effettuabile (in condizioni di sicurezza). La seconda si basa sulle regolamentazioni dell'aviazione civile. I voli sono oggetto di regolamentazione continua e vengono effettuati solo previa adozione di una decisione favorevole. Le perturbazioni nell'effettuazione di voli pianificati causate da interferenze di gestione del traffico aereo sono sempre presenti, siano esse causate dalle condizioni meteorologiche, da disfunzioni operative o da altri fattori.

Tali circostanze occorrono regolarmente e, in linea di principio, ci si deve sempre aspettare che si verifichino. Sussistono pertanto dubbi quanto alla questione se, in generale, sia sufficiente che le condizioni meteorologiche abbiano perturbato l'effettuazione del volo pianificato o che sia stata adottata una decisione di gestione del traffico aereo concernente un volo. Le condizioni meteorologiche e la decisione dovrebbero, piuttosto, presentare carattere eccezionale conformemente al tenore dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento.

Per esempio, non è chiaro perché un vettore aereo dovrebbe beneficiare di un esonero se pianifica un volo per Funchal, sull'isola di Madeira, aeroporto dove notoriamente il verificarsi del fenomeno del wind shear [gradiente di vento] è frequente. Esso opera, con cognizione di causa, un volo che presenta un rischio elevato di condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione di un volo se, per esempio, a causa di detto wind shear si verifica effettivamente un'irregolarità nell'effettuazione del volo.

Parimenti, sembra discutibile considerare circostanze eccezionali le decisioni di gestione del traffico aereo quando, per esempio, vengono effettuate assegnazioni di slot [banda oraria] sulla base di limiti globali di capacità. I limiti di capacità sulla tratta di un volo possono essere considerati una perturbazione «ordinaria» delle operazioni di trasporto aereo, genericamente prevedibili e paragonabili ad un

ingorgo in autostrada. Ciò potrebbe in ogni caso valere per gli spazi aerei densamente cadenzati come, ad esempio, lo spazio aereo sopra l'Europa durante il periodo pre-Corona. Di conseguenza, neppure le misure di controllo basate su fenomeni meteorologici ordinari costituirebbero una circostanza straordinaria.

Al riguardo, per quanto riguarda le misure di controllo, sono perfino ipotizzabili casi in cui lo stesso vettore aereo interessato ne ha determinato la causa. Così, ad esempio, a causa di un guasto tecnico può essere necessario far tornare un aeromobile di un vettore aereo all'aeroporto di partenza, fatto che provoca, in ragione del necessario atterraggio di emergenza, la temporanea interruzione delle operazioni aeroportuali per altri voli, compreso quindi un altro volo dello stesso vettore aereo il quale subisce un ritardo. Malgrado le istruzioni esterne di controllo del traffico aereo riguardanti il volo in ritardo, si realizza allora una circostanza causale per la quale il vettore aereo operativo è responsabile, secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia (cfr. sentenza del 22 dicembre 2008, [OMISSIS] C-549/07).

La situazione è simile nel caso di specie. Non è dimostrato, né evidente, che i temporali che si verificano a Porto Alegre nel mese di marzo e le conseguenti decisioni di gestione del traffico aereo abbiano carattere eccezionale, per cui sembra discutibile che le condizioni meteorologiche e il rifiuto dell'autorizzazione all'atterraggio avessero carattere eccezionale e che non sia piuttosto più probabile che un vettore aereo come la convenuta, nella situazione in esame, avrebbe dovuto adattarsi a tali eventi.

d) Il giudice ritiene necessaria un'interpretazione restrittiva.

aa) Non sembra che, al considerando 14 del regolamento n. 261/2004, il legislatore qualifichi le condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione dei voli come circostanze eccezionali in generale. Esso indica, piuttosto, che tali circostanze possono ricorrere in siffatte condizioni meteorologiche. Parimenti, il considerando 15 di tale regolamento indica che l'esistenza di circostanze eccezionali dovrebbe essere presunta nel caso di una decisione di gestione del traffico aereo. Non si deve quindi imperativamente muovere da questo presupposto. Ciò depone, in ogni caso, a favore di un'interpretazione restrittiva, che risponde altresì all'obiettivo del legislatore di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri (considerando 1).

Secondo la definizione di circostanza eccezionale, i due criteri summenzionati, vale a dire la possibilità di controllo e il normale esercizio dell'attività del vettore aereo di cui trattasi, non devono essere soddisfatti. Il primo potrebbe non sussistere, ma il secondo certamente sì, se si parte dal presupposto che l'esposizione alle condizioni meteorologiche sia inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo. Parimenti, il fatto che le operazioni dei vettori aerei rientrino imperativamente e sempre nella competenza regolamentare delle autorità pubbliche, potrebbe essere qualificato come inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato.

A tal riguardo, l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento suggerisce un'accezione restrittiva. Il termine «eccezionali» utilizzato nella formulazione indica già un evento raro. Ciò che avviene regolarmente non può essere qualificato come eccezionale. Per garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri aerei, appare opportuno verificare il normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato in base alla natura concreta delle circostanze del caso di specie.

Il trattamento giuridico sarebbe simile al caso della categoria dei casi di guasti tecnici. Nella sua sentenza del 22 dicembre 2008, C-549/07 [OMISSIS], la Corte ha precisato che spetta ai giudici verificare se i problemi tecnici invocati dal vettore aereo siano derivati da eventi che non sono inerenti al normale esercizio della sua attività e sfuggono al suo effettivo controllo (v. [punto] 26 e segg.). Risolvere un problema tecnico causato da una carenza nella manutenzione di un apparecchio deve essere considerato inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo ([punto] 24). La questione è diversa, per esempio, nel caso in cui il costruttore degli apparecchi che costituiscono la flotta del vettore aereo di cui trattasi, o un'autorità competente, rilevi che tali apparecchi, già in servizio, presentano un vizio di fabbricazione nascosto che incide sulla sicurezza dei voli. Così è altresì in presenza di danni causati agli aeromobili da atti di sabotaggio o di terrorismo ([punto] 26). Inoltre, la Corte ha affermato nella suddetta sentenza che da tale asserzione si evince che la frequenza dei problemi tecnici rilevati presso un vettore aereo non è di per sé un elemento che consenta di concludere che sono presenti o meno «circostanze eccezionali» a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento ([punto] 36).

Di conseguenza, nella fattispecie potrebbe essere necessario verificare se le condizioni meteorologiche o le decisioni di gestione del traffico aereo lamentate dal vettore aereo siano derivati da eventi che sfuggono al suo effettivo controllo e che, come dovrà essere chiarito dalla domanda di pronuncia pregiudiziale, non sono inerenti al normale esercizio della sua attività.

bb) Al riguardo, esisterebbero anche criteri per distinguere, in questa categoria di casi, le circostanze eccezionali da quelle non eccezionali.

Il carattere eccezionale delle condizioni meteorologiche potrebbe essere valutato su base regionale e stagionale, in funzione della diversità delle condizioni climatiche globali. Quando specifiche condizioni meteorologiche in determinati periodi sopravvengono più frequentemente rispetto ad altri luoghi, esse non sono più eccezionali. Il vettore aereo che opera un trasporto aereo in regioni o in periodi caratterizzati da fenomeni meteorologici particolari corre allora il rischio di essere pregiudicato da quella che non è altro che una circostanza ordinaria [OMISSIS].

Per quanto riguarda le decisioni di gestione del traffico aereo, potrebbe rilevare la loro motivazione, ossia se la ragione della misura di controllo aveva carattere eccezionale [OMISSIS]. Potrebbe essere il caso, ad esempio, di situazioni non prevedibili in quanto al di fuori della prassi operativa, quali deviazioni dovute ad

incidenti, attentati terroristici, eventi politici o condizioni meteorologiche estreme inabituali, mentre potrebbero essere esclusi limiti globali di capacità, condizioni meteorologiche non specificate e altre situazioni simili.

cc) Una siffatta interpretazione non farebbe gravare un onere irragionevole sui vettori aerei.

Considerazioni analoghe sono state presentate dall'avvocato generale nelle sue conclusioni del 14 marzo 2013 nella causa C-509/11, concernenti l'articolo 17, punto 40, del regolamento 1371/2007 (<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=135004&page1 n-dex=0&doclang=IT&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4238944>; richiesta dell'1 dicembre 2021): «Nel contesto dei contratti di trasporto ferroviario di passeggeri, le cause più frequenti di forza maggiore, ossia difficili condizioni atmosferiche, danni alle infrastrutture ferroviarie e conflitti sul mercato del lavoro, hanno in effetti una frequenza statistica prevedibile anche se i singoli episodi non possono essere previsti con esattezza. Ciò significa che la probabilità che essi si verifichino è nota in anticipo alle imprese ferroviarie. Ciò significa altresì che tali imprese possono pertanto tenerne conto nel calcolare il prezzo del biglietto».

Di conseguenza, anche i vettori aerei possono includere nel costo del loro biglietto aereo gli eventi de facto di carattere meteorologico o di controllo che si producono con frequenza statistica prevedibile e che possono comportare irregolarità di volo che richiedono compensazione pecuniaria nella misura in cui l'onere economico risultante dalle compensazioni dovute a dette circostanze meteorologiche o di controllo potrebbe superare quanto accettabile.

2. Poiché, come già detto, non è dimostrato né evidente che i temporali che si verificano a Porto Alegre nel mese di marzo e le relative decisioni di gestione del traffico aereo abbiano carattere eccezionale, ne consegue che solo se questi elementi non sono decisivi, la convenuta può invocare circostanze straordinarie ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

[OMISSIS]