

Causa C-37/21**Domanda di pronuncia pregiudiziale****Data di deposito:**

22 gennaio 2021

Giudice del rinvio:

Amtsgericht Hamburg (Tribunale circoscrizionale di Amburgo, Germania)

Data della decisione di rinvio:

30 dicembre 2020

Ricorrente:

flightright GmbH

Resistente:

Ryanair DAC, precedentemente denominata Ryanair Ltd

Domanda di pronuncia pregiudiziale**nel procedimento 22 a C 22/02 dell’Amtsgericht Hamburg (Tribunale circoscrizionale di Amburgo, Germania),****[OMISSIS] ai sensi dell’articolo 267 TFUE****dinanzi alla Corte di giustizia dell’Unione europea****1. Origine e motivazione della domanda di pronuncia pregiudiziale**

Dinanzi all’Amtsgericht Hamburg (Tribunale circoscrizionale di Amburgo) pende un numero crescente di controversie riguardanti l’applicazione del cosiddetto regolamento sui diritti dei passeggeri [regolamento (CE) n. 261/2004], nelle quali è controverso *inter partes* se il rinvio dell’autorizzazione al decollo da parte della gestione del traffico aereo costituisca di per sé una circostanza eccezionale ai sensi dell’articolo 5, paragrafo 3, senza che sia altresì necessario stabilire se il motivo di detto rinvio rivesta a sua volta carattere eccezionale. Ciò è dubbio, in particolare, anche quando il motivo del ritardo nella concessione dell’autorizzazione al decollo derivi dalle condizioni meteorologiche sussistenti nell’aeroporto, pur non

essendo di per sé eccezionali per la località e la stagione. In considerazione delle frequenti controversie che sorgono al riguardo in una città come Amburgo, questo Collegio rileva che questioni giuridiche di tal genere siano attualmente rilevanti in numerosi procedimenti anche presso altre sedi giurisdizionali nelle cui prossimità si trovino grandi aeroporti, sia nella Repubblica federale di Germania sia in tutta Europa, al punto da ritenersi ragionevole che la Corte si pronunci sulla presente questione interpretativa dell'articolo 5, paragrafo 3, al fine di assicurare certezza giuridica al riguardo per il futuro in tutta Europa.

2. Fatti alla base del rinvio pregiudiziale

2.1. Ritardo prolungato di 4 ore e 40 minuti

La controversia tra Flightright GmbH e Ryanair DAC trae origine dalle richieste fatte valere dai passeggeri Sophia B. e Marvin B, cui la ricorrente si è surrogata. I passeggeri, in possesso di una prenotazione confermata, avrebbero dovuto essere trasportati dalla resistente da Amburgo a Cracovia il 26 ottobre 2019 con arrivo a Cracovia alle 9.45 ora locale. In effetti, l'aeromobile della resistente non raggiungeva Cracovia prima delle ore 14.25, con un ritardo alla destinazione finale di circa 4 ore e 40 minuti, vale a dire, ai sensi della costante giurisprudenza della Corte, con un ritardo prolungato, che è equiparato a una cancellazione ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 261/2004 [Or. 2] e dà luogo a una compensazione pecuniaria in forza dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento medesimo.

2.2. Circostanza eccezionale determinata dal ritardo nell'autorizzazione al decollo dovuto alle cattive condizioni atmosferiche

La resistente sostiene di non essere tenuta al pagamento della compensazione pecuniaria in forza dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento, in quanto il ritardo prolungato sarebbe dovuto a una circostanza eccezionale ai sensi di detta disposizione e la resistente non sarebbe stata in grado di evitare tale circostanza o i suoi effetti nemmeno con l'adozione di misure ragionevoli.

La compagnia aerea fa valere come circostanza eccezionale il fatto che il volo de quo sia atterrato a Cracovia con un ritardo prolungato a causa di analogo ritardo in partenza da Amburgo dipendente dal ritardo prolungato con il quale il volo precedente, partito da Cracovia, era atterrato ad Amburgo. Tale ritardo era dipeso, a sua volta da un ritardo alla partenza di 4 ore e 52 minuti a causa delle cattive condizioni atmosferiche [OMISSIS]. Le cattive condizioni atmosferiche consistevano nella formazione di nebbia, che avrebbe determinato una situazione di scarsa visibilità con conseguente pericolo per la sicurezza del volo.

La compagnia aerea sostiene che sussisterebbe una circostanza eccezionale, in quanto le condizioni meteorologiche esulerebbero dall'ambito di responsabilità della resistente [OMISSIS].

3. Norme e principi giuridici applicati da questo Collegio

Questo Collegio considera le circostanze invocate dalla compagnia aerea insufficienti ai fini della convincente giustificazione della presenza di una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004.

Nell'interpretare la nozione di «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento medesimo, questo Collegio procede sulla base dei seguenti principi giuridici:

- 3.1.: La deroga di cui all'articolo 5, paragrafo 3, dev'essere interpretata, al pari di tutte le deroghe, restrittivamente.
- 3.2.: Per circostanze eccezionali s'intendono solo le circostanze fuori dalla norma (sentenza della Corte, NJW 2013, 921, punto 29). **[Or. 3]**
- 3.3.: L'elenco di cui al considerando 14 non comporta *ipso facto* la presenza di motivi eccezionali, bensì richiede sempre una valutazione caso per caso (sentenza della Corte, C-549/07).
- 3.4.: «Fuori dall'ordinario» o «fuori dalla norma» ai sensi della giurisprudenza della Corte non equivale a inaspettato, involontario, inevitabile, inconsueto o «non imputabile».
- 3.5.: Una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento è solo una circostanza che non è inerente al normale esercizio dell'attività dei vettori aerei e sfugge al loro effettivo controllo per la sua natura o per la sua origine (sentenze della Corte C-549/07; C-257/14).
- 3.6.: Non ogni evento inevitabile per la compagnia aerea può essere considerato quale circostanza eccezionale, bensì solo quello che si discosti dalle operazioni consuete e prevedibili del traffico aereo [OMISSIS].
- 3.7.: Le condizioni meteorologiche avverse che impediscono temporaneamente il decollo non costituiscono sempre circostanze eccezionali, bensì solo in singoli casi [OMISSIS].

4. Conclusioni di questo Collegio in ordine all'interpretazione della nozione di «circostanza eccezionale» nel caso di ritardo nell'autorizzazione al decollo dovuto alle cattive condizioni atmosferiche

Dai principi giuridici relativi all'interpretazione della nozione di circostanze eccezionali, menzionati *supra* al punto 3, questo Collegio desume i seguenti ulteriori principi giuridici:

4.1.:

Il ritardo della gestione del traffico aereo nell'autorizzare il decollo non costituisce, di per sé, una circostanza eccezionale, in quanto i ritardi di tal genere,

i cosiddetti slittamenti di banda oraria, non costituiscono un evento «fuori della norma» nel traffico aereo, bensì un evento che ricade nelle operazioni consuete e prevedibili e nelle condizioni quadro del traffico aereo internazionale. Si tratta di un evento inerente al normale esercizio dell'attività dei vettori aerei. [Or. 4]

Dinanzi ai giudici di primo grado continuano a pendere controversie nelle quali le compagnie aeree fanno valere gli slittamenti di banda oraria imputabili alla gestione del traffico aereo, i quali, pur non costituendo eventi che si verificano fuori dalla norma, sono spesso invocati, cosicché può essere considerato fatto notorio per il giudice che essi non siano fuori dalla norma.

Qualora l'effettiva abitualità, frequenza e prevedibilità degli slittamenti della banda oraria ad opera della gestione del traffico aereo non possano essere considerate come una circostanza nota ai giudici, la prova ad esse relativa dovrebbe essere adottata in caso di controversia a mezzo di relazioni peritali. Una circostanza che non si verifica molto raramente nel traffico aereo internazionale, anzi con regolarità, non può essere fuori dalla norma.

4.2.:

Gli slittamenti delle bande orarie ad opera della gestione del traffico aereo devono essere valutati come una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 solo nel caso in cui essi siano dovuti a loro volta a circostanze qualificabili come eccezionali ai sensi della menzionata disposizione. Uno slittamento di banda oraria è dunque basato su una circostanza eccezionale qualora esso sia dovuto, ad esempio, al verificarsi di un incidente aereo nell'aeroporto in questione, con conseguente chiusura per ore di una pista di decollo, oppure ad una minaccia terroristica con successiva sospensione per ore delle procedure di volo. Detto slittamento non costituisce invece una circostanza eccezionale nel caso in cui esso dipenda da un evento di per sé non eccezionale, quale la formazione di ghiaccio sulla pista di decollo o sulle ali dell'aeromobile a causa di temperature inferiori allo zero in una mattina d'inverno ad Amburgo.

4.3.:

Le condizioni meteorologiche avverse da cui trae origine lo slittamento della banda oraria costituiscono una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 solo nel caso in cui tali condizioni rappresentino, a loro volta, una circostanza eccezionale, vale a dire che esse stesse siano «fuori dalla norma» e non rientrino nelle «condizioni meteorologiche consuete e prevedibili» nel luogo e nel tempo di cui trattasi ma «si discostino da esse». Condizioni di tal genere costituiscono eventi inerenti al normale esercizio dell'attività delle compagnie aeree e alle normali condizioni del traffico aereo.

5. Questioni sottoposte alla Corte in via pregiudiziale

In considerazione del fatto che le compagnie aeree sostengono, di solito, una tesi diversa da quella accolta da questo Collegio al punto 4, il che conduce ad

analoghe questioni giuridiche in tutta Europa, questo Collegio sottopone le seguenti questioni alla Corte:

5.1.:

Se il ritardo della gestione del traffico aereo nell'autorizzare il decollo costituisca, di per sé, una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri, oppure se tale questione debba essere risolta in senso negativo, considerato che ritardi di tal genere, i cosiddetti slittamenti di banda oraria, non rappresentano un evento «fuori dalla norma» nel traffico aereo, bensì un evento che rientra nelle procedure e nelle condizioni consuete e prevedibili del traffico aereo internazionale, trattandosi di un evento inerente al normale esercizio delle attività dei vettori aerei.

5.2.

Se i cosiddetti slittamenti di banda oraria ad opera della gestione del traffico aereo nel traffico aereo internazionale non costituiscano notoriamente circostanze fuori dalla norma ai sensi della giurisprudenza della Corte, bensì effetti collaterali ordinari, consueti e prevedibili del traffico aereo, oppure se occorra, in caso di controversia, addurre prove a mezzo di relazioni peritali, necessarie solo laddove detti slittamenti abbiano una ricorrenza rara e non frequente nel traffico aereo internazionale.

5.3.:

Se gli slittamenti di banda oraria derivanti dalla gestione del traffico aereo debbano essere considerati circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 solo qualora dipendano, a loro volta, da circostanze qualificabili come eccezionali ai sensi di detta disposizione, vale a dire, ad esempio, un incidente o una minaccia terroristica, ma non [Or. 6] le condizioni meteorologiche normali per il traffico aereo nel tempo e nel luogo dell'evento, che incidono temporaneamente sul traffico aereo.

5.4.:

Se le condizioni meteorologiche avverse, da cui derivi lo slittamento di una banda oraria, costituiscano una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004, in particolare, soltanto qualora tali condizioni rappresentino, a loro volta, una circostanza eccezionale, vale a dire che esse stesse siano «fuori dalla norma» e non rientrino nelle «condizioni meteorologiche consuete e prevedibili» con riguardo al luogo e al periodo in questione, ma «si discostino da esse».

Se le condizioni meteorologiche rientranti nella norma in relazione a un luogo e a un periodo determinati, vale a dire che non si discostino dalle condizioni meteorologiche abituali e prevedibili in un luogo e in un tempo determinati, costituiscano eventi inerenti al normale esercizio delle attività dei vettori aerei e

alle normali condizioni del trasporto aereo, ai sensi dell'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri fornita dalla Corte.

[OMISSIS]

DOCUMENTO DI LAVORO