

Versione anonimizzata

Traduzione

C-308/21 - 1

Causa C-308/21

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

14 maggio 2021

Giudice del rinvio:

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (Portogallo)

Data della decisione di rinvio:

25 gennaio 2021

Ricorrenti:

KU

OP

GC

Convenuta:

SATA International – Azores Airlines SA

**Tribunal Judicial da Comarca dos Açores
Juízo Local Cível de Ponta Delgada - Juiz 4**

**(Tribunale circondariale delle Azzorre – Sezione civile di Ponta Delgada –
Giudice 4)**

(omissis)

Procedimento ordinario

(omissis)

Sul rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione europea - articolo 94 del regolamento di procedura della Corte di giustizia dell'Unione europea

*

1) Breve esposizione dell'oggetto della controversia e dei fatti rilevanti

Nella presente causa, in cui sono stati riuniti tre procedimenti distinti, i tre ricorrenti hanno acquistato biglietti aerei per due voli tra l'aeroporto di Lisbona e la regione autonoma delle Azzorre (isole di São Miguel e Pico), che dovevano essere effettuati il 10 maggio 2017. Uno dei voli è stato cancellato e il ricorrente è stato reindirizzato su un altro volo; l'altro volo è partito in ritardo. In tutti i casi, i ricorrenti sono giunti alla rispettiva destinazione con oltre tre ore di ritardo rispetto all'orario previsto.

Il ritardo era dovuto ad un guasto nel sistema di rifornimento di combustibile verificatosi in detto giorno, in modo imprevisto e inatteso, nell'aeroporto di Lisbona, a partire dalle ore 13:19. Ciò ha reso necessaria una riorganizzazione di tutte le operazioni aeree con base a Lisbona, e non solo le operazioni della compagnia aerea, ove si sono resi necessari spostamenti verso i centri di rifornimento di combustibile degli aeroporti limitrofi al fine di rimediare a tale guasto. Va altresì sottolineato che dai fatti accertati risulta che la gestione del sistema di rifornimento di combustibile dell'aeroporto di Lisbona non rientra nella competenza del medesimo, bensì di un terzo.

Si pone la questione se un ritardo superiore a tre ore o la cancellazione di voli causati da un guasto nel sistema di rifornimento di combustibile nell'aeroporto di origine, quando la gestione di detto sistema rientra nella responsabilità di tale aeroporto, costituisca una «**circostanza eccezionale**», ai sensi e agli effetti di quanto disposto nell'**articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004**.

*

Ai fini della risoluzione del presente procedimento, sono stati accertati i seguenti **fatti rilevanti**:

a.1) Sul procedimento 957/20.5T8PDL

1. Il ricorrente KU ha acquistato, con la prenotazione NM8E8P, un biglietto per i voli S4321 e SP107, operati dalla convenuta e programmati per il 10 maggio 2017, con partenza dall'aeroporto di Lisbona (LIS) alle ore 12:50 e arrivo previsto all'aeroporto di Santa Maria (Azzorre) (SMA) alle ore 19:15 (ora locale) del 10 maggio 2017, con scalo nell'aeroporto di Ponta Delgada (Azzorre) (PDL), dove avrebbe dovuto atterrare alle 14:15 e partire alle 18:45 (ora locale).

2. Il ricorrente ha effettuato il check-in per il suddetto volo e vi si è imbarcato.
3. Il volo S4321 è arrivato a destinazione, l'aeroporto di Ponta Delgada (Azzorre) (PDL), alle ore 19:30, il che ha impedito al ricorrente di imbarcarsi sul volo SP107.
4. La distanza tra Lisbona e Santa Maria è di 1 407,62 km.

a.2) Sul procedimento 963/20.0T8PDL

5. Il ricorrente GC ha acquistato, con la prenotazione NW53AK, un biglietto per il volo S4321, operato dalla convenuta e programmato per il 10 maggio 2017, con partenza dall'aeroporto di Lisbona (LIS) alle ore 12:50 e arrivo previsto all'aeroporto di Ponta Delgada (Azzorre) (PDL) alle ore 14:15 (ora locale).
6. Il ricorrente ha effettuato il check-in per il suddetto volo e vi si è imbarcato.
7. Tale volo ha subito un ritardo ed è arrivato all'aeroporto di Ponta Delgada (Azzorre) (PDL) alle ore 19:30, vale a dire, con un ritardo di 5 ore e 15 minuti rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto.
8. La distanza tra Lisbona e Ponta Delgada è di 1 422,09 km.

a.3) Sul procedimento 961/20.3T8PDL

9. Il ricorrente OP ha acquistato, con la prenotazione 6I9R8M, un biglietto per il volo Q S4142, operato dalla convenuta e programmato per il 10 maggio 2017, con partenza dall'aeroporto dell'isola di Pico (Azzorre) (PIX) alle ore 17:35 e arrivo previsto all'aeroporto di Lisbona (LIS) alle ore 21:05 (ora locale).
10. Il volo S4142 è stato cancellato dalla convenuta.
11. A seguito di tale cancellazione, il ricorrente è stato reindirizzato sul volo S4136, con partenza alle 21:25 dall'aeroporto di Terceira (TER) e diretto all'aeroporto di Lisbona (LIS), il 10 maggio 2017.
12. La distanza tra l'isola di Pico e Lisbona è di 1 662,34 km.

a.4) Sulla difesa della convenuta

13. Il 10 maggio 2017 si è verificato un guasto nel sistema di rifornimento di combustibile dell'aeroporto di Lisbona a partire dalle ore 13:19.
14. Tale evento è accaduto in modo imprevisto e inaspettato.
15. Detto evento ha reso obbligatoria una riorganizzazione di tutte le operazioni aeree con base a Lisbona, non solo le operazioni della convenuta, e sono

- stati necessari spostamenti verso i centri di rifornimento di combustibile degli aeroporti limitrofi al fine di rimediare a tale guasto.
16. La gestione del sistema di rifornimento di combustibile dell'aeroporto di Lisbona non rientra nella competenza del medesimo, ma di un terzo.
 17. Il volo S4321 doveva essere operato attraverso la rotta Lisbona - Porto - Ponta Delgada.
 18. Data l'impossibilità di operare il volo S4143, che avrebbe realizzato la rotta Lisbona - Isola di Pico, all'orario previsto per il volo S4142 l'aeromobile non si trovava sul posto per effettuare il rientro (Pico-Lisbona).

*

2) Tenore delle disposizioni nazionali applicabili alla presente controversia e, se del caso, la giurisprudenza nazionale pertinente

Nel caso di specie, trattandosi dell'applicazione di un **regolamento europeo** – il **regolamento (CE) n. 261/2004, dell'11 febbraio 2004** – non esistono disposizioni nazionali pertinenti.

Esiste, tuttavia, a livello nazionale, una certa unanimità giurisprudenziale per quanto riguarda la qualificazione delle circostanze di cui sopra come «*circostanze eccezionali*», ai sensi e agli effetti dell'**articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004**, che dà adito ad alcune riserve da parte del giudice del rinvio per i motivi illustrati in appresso.

Infatti, poiché si trattava degli stessi voli, è stato deciso nei seguenti procedimenti, pendenti dinanzi a due giudici differenti, che la compagnia aerea non era tenuta a pagare la compensazione pecuniaria prevista nell'**articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e nell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004** ([procedimenti nn.] 968/20.0T8PDL, 960/20.5T8PDL, 959/20.1T8PDL, 954/20.0T8PDL e 955/20.9T8PDL).

*

3) Esposizione delle ragioni che hanno portato il giudice del rinvio ad interrogarsi sull'interpretazione o sulla validità di determinate disposizioni del diritto dell'Unione

Nel caso di specie, il giudice del rinvio nutre seri dubbi sull'interpretazione che occorre dare della nozione di «*circostanze eccezionali*» di cui all'**articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004**, in relazione ai fatti summenzionati, alla luce

della giurisprudenza emessa dalla Corte di giustizia dell'Unione europea (CGUE) relativa a detta disposizione.

Infatti, nella sentenza *Wallentin-Hermann (C-549/07)*¹, la Corte di giustizia ha fatto riferimento, in primo luogo, al **considerando 14** del regolamento, che prevede come regola interpretativa che gli obblighi incombenti ai vettori aerei operativi debbano essere limitati o non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, tra le quali figurano, in particolare, le ***condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo di cui trattasi***. Tuttavia, la Corte di giustizia ha interpretato la norma in maniera restrittiva, nel senso che le circostanze indicate come esempi nel considerando 14 possono essere considerate eccezionali solo quando si riferiscono ad un evento che **non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfugge al suo effettivo controllo per la sua natura o per la sua origine** (punti da 15 a 34, in particolare punti 22 e 23). Vale la pena leggere la motivazione estremamente chiara della sentenza in questione:

19. *Come risulta dal considerando 12 e dall'articolo 5 del regolamento n. 261/2004, il legislatore comunitario ha inteso ridurre i disagi e i fastidi causati ai passeggeri dalle cancellazioni dei voli, incitando i vettori aerei ad annunciarle in anticipo e, in presenza di talune circostanze, ad offrire un volo alternativo che rispetti determinati criteri. Qualora tali misure non possano essere adottate dai suddetti vettori, il legislatore comunitario ha voluto che questi ultimi compensino pecuniariamente i passeggeri, salvo nel caso in cui la cancellazione sia dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.*

20. *In tale contesto risulta chiaramente come, posto che l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 stabilisce il principio del diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di cancellazione di un volo, il paragrafo 3 del medesimo articolo, che fissa le condizioni alle quali il vettore aereo operativo non è tenuto a versare tale compensazione, debba essere considerato una deroga a tale principio. Pertanto, quest'ultima disposizione va interpretata restrittivamente.*

21. *Il legislatore comunitario ha affermato al riguardo, come risulta dal considerando 14 del regolamento n. 261/2004, che dette **circostanze possono verificarsi, in particolare, in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.***

¹ Sentenza del 22 dicembre 2008, Friederike Wallentin-Hermann/Alitalia (C-549/07, ECLI:EU:2008:71).

22. *Da tale affermazione inclusa nel preambolo del regolamento n. 261/2004 risulta che il legislatore comunitario non ha inteso che detti eventi, il cui elenco, peraltro, è meramente indicativo, costituiscano di per sé circostanze eccezionali, ma unicamente che essi sono idonei a produrre siffatte circostanze. Ne consegue che non tutte le circostanze che si accompagnano a tali eventi sono necessariamente causa di esonero dall'obbligo di compensazione pecuniaria previsto all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), di detto regolamento.*

23. *Sebbene il legislatore comunitario abbia incluso nel suddetto elenco le «improvvisi carenze del volo sotto il profilo della sicurezza» e sebbene un problema tecnico occorso ad un aeromobile possa rientrare nel novero di tali carenze, resta il fatto che le circostanze che si accompagnano a detto evento possono essere considerate «eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 unicamente se sono collegate ad un evento che, come quelli elencati dal considerando 14 di detto regolamento, non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfugge al suo effettivo controllo per la sua natura o per la sua origine.*

Come si può dedurre da tali paragrafi, la Corte di giustizia afferma che **l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento** deve essere **interpretato restrittivamente**, al fine di aumentare il livello di protezione dei passeggeri. Le circostanze menzionate nel considerando 14 non devono essere intese come «*circostanze eccezionali*» in sé, ma quali circostanze che possono essere qualificate eccezionali, purché non siano inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggano al suo effettivo controllo per la loro natura o per la loro origine. In tal caso, essa ha considerato che problemi tecnici emersi in occasione della manutenzione degli aeromobili, o a causa di una carenza di manutenzione, di per sé non possono costituire «*circostanze eccezionali*» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 (**punto 25**).

Nella sentenza *McDonagh (C-12/11)*², la Corte di giustizia ha sviluppato la giurisprudenza esposta nel paragrafo precedente e ha dichiarato che, nel linguaggio corrente, l'espressione «*circostanze eccezionali*» designa letteralmente circostanze «*fuori dalla norma*». Nel settore del trasporto aereo, essa designa **un evento che non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfugge al suo effettivo controllo per la sua natura o per la sua origine**. La Corte aggiunge che tale espressione fa riferimento a tutte le circostanze che sfuggono al controllo del vettore aereo, indipendentemente dalla loro natura e gravità. *In tale causa*, essa ha considerato che l'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull e la conseguente chiusura dello spazio aereo rientravano nella nozione di «*circostanze eccezionali*» (**punti da 26 a 34**).

² Sentenza del 31 gennaio 2013, Denise McDonagh/Ryanair Ltd (C-12/11, ECLI:EU:C:2013:43).

Nella sentenza *Van der Lans (C-257/14)*³, la Corte di giustizia ha dichiarato che **l'eccezione prevista nell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento deve essere interpretata in modo restrittivo** e che, nel caso di problemi tecnici di un aeromobile, tali circostanze possono essere qualificate come «eccezionali» solo sulla base di condizioni molto rigorose, menzionate nel paragrafo precedente. Essa ha fatto l'esempio di una situazione in cui il costruttore degli apparecchi che costituiscono la flotta del vettore aereo in questione, o una competente autorità, riveli che detti apparecchi, già in servizio, presentano un vizio di fabbricazione occulto che incide sulla sicurezza dei voli. Lo stesso vale per i danni agli aeromobili causati da atti di sabotaggio o di terrorismo. ***In tale causa, la Corte di giustizia ha dichiarato che la prematura difettosità di alcuni pezzi di un aeromobile non costituiva un evento inaspettato al di fuori del controllo effettivo del vettore aereo in questione, ma era inerente al normale esercizio dell'attività del vettore (punti da 32 a 49).***

Nella sentenza *Siewert (C-394/14)*⁴, la Corte di giustizia ha dichiarato che l'urto di una scaletta mobile d'imbarco di un aeroporto contro un aeromobile non deve essere qualificato come «circostanza eccezionale», atta ad esonerare il vettore aereo dall'obbligo di versare una compensazione pecuniaria ai passeggeri in caso di ritardo prolungato di un volo operato da tale aeromobile **(punti da 12 a 23)**.

Nella sentenza *[Pešková und Peška] (C-315/15)*⁵, la Corte di giustizia ha considerato che, sebbene la collisione tra l'aeromobile e un volatile possa essere considerata una «circostanza eccezionale», il fatto che la cancellazione del volo sia dovuta alla circostanza che la compagnia aerea non si sia affidata ad un esperto debitamente autorizzato ad effettuare controlli di sicurezza dell'aeromobile e abbia chiesto un secondo controllo da parte di un esperto di sua fiducia esclude il concetto di «circostanza eccezionale» ai sensi e agli effetti dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento **(punti da 18 a 26)**.

Più recentemente, nella sentenza **Helga Kriisemann e a. / TUIfly GmbH (C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17)**⁶, la Corte di giustizia ha dichiarato che uno **sciopero selvaggio del personale di volo** non costituisce una «circostanza eccezionale» che consente alla compagnia aerea di sottrarsi all'obbligo di versare una compensazione pecuniaria in caso di cancellazione o di ritardo prolungato di un volo. Infatti, la Corte di giustizia ha

³ Sentenza del 17 settembre 2015, Corina van der Lans / Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (C-257/14, **ECLI:EU:C:2015:618**).

⁴ Sentenza del 14 novembre 2014, Sandy Siewert, Emma Siewert, Nele Siewert / Condor Flugdienst GmbH (C-394/14, **ECLI:EU:C:2014:2377**).

⁵ Sentenza del 4 maggio 2017, [Pešková e Peška] (C-315/15, **ECLI:EU:C:2017:342**).

⁶ Sentenza [del 17 aprile 2018,] Helga Kriisemann e a. / TUIfly GmbH (Cause riunite C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, **ECLI:EU:C:2018:258**).

stabilito che l'assenza spontanea di una parte significativa del personale di volo («sciopero selvaggio», come quello in questione) non rientra nel concetto di «**circostanze eccezionali**», poiché, nell'esercizio della loro attività, le compagnie aeree possono normalmente trovarsi ad affrontare divergenze o conflitti con i membri del loro personale o con una parte di tale personale. Di conseguenza, i rischi derivanti dalle conseguenze sociali che accompagnano tali misure devono essere considerati inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione (**punti da 29 a 49**).

Come è facile dedurre da detta limitata selezione giurisprudenziale, la Corte di giustizia ha già dichiarato che situazioni come (a) problemi tecnici emersi in occasione della manutenzione degli aeromobili, o a causa di una carenza di manutenzione, (b) la prematura difettosità di alcuni pezzi di un aeromobile, (c) l'urto di una scaletta mobile d'imbarco di un aeroporto contro un aeromobile (d) la mancanza di fiducia in un esperto debitamente autorizzato ad effettuare controlli di sicurezza dell'aeromobile e uno sciopero selvaggio del personale di volo non costituiscono «**circostanze eccezionali**» ai sensi e agli effetti dell'**articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004**, tenuto conto dell'interpretazione restrittiva che è stata data alla disposizione e dell'obiettivo di aumentare il livello di protezione dei consumatori.

Più specificamente, nutro molti dubbi sulla circostanza se una situazione come quella di cui sopra ***non sia inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo di cui trattasi***, data l'interpretazione che è stata elaborata dall'acquis giurisprudenziale della Corte di giustizia.

Di conseguenza, alla luce delle circostanze del caso di specie, per questo giudice non è chiaro se una situazione come quella oggetto del presente procedimento rientri nella nozione di «**circostanze eccezionali**» ai sensi e agli effetti del considerando 14 e dell'**articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004**.

Poiché, secondo la legislazione nazionale, si tratta di una decisione non impugnabile a causa del valore della controversia, questo giudice ha l'obbligo di procedere a un rinvio pregiudiziale.

Tenuto conto delle considerazioni che precedono, si sottopone alla Corte di giustizia la seguente questione pregiudiziale:

*

«Se costituisca una “circostanza eccezionale” ai sensi e agli effetti dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, un ritardo superiore a tre ore o una cancellazione di voli causati da un guasto nel sistema di rifornimento di combustibile nell'aeroporto di origine, quando la gestione di tale sistema rientra nella responsabilità di tale aeroporto».

*

(omissis)

(omissis) [fase successiva del giudizio]

DOCUMENTO DI LAVORO