

Causa C-545/22

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

15 agosto 2022

Giudice del rinvio:

Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf, Germania)

Data della decisione di rinvio:

9 agosto 2022

Convenuta e appellante:

Air Europa Lineas Aereas

Attori e appellati:

VO

GR

[OMISSIS]

[OMISSIS]

Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf)

Ordinanza

[del 9 agosto 2022]

Nella causa

della Air Europa Lineas Aereas, [OMISSIS] Francoforte sul Meno,

convenuta e appellante,

[OMISSIS]

contro

1. VO, [OMISSIS] Brema,
2. GR, [OMISSIS] Brema,

attori e appellati,

[OMISSIS]

la XXII Sezione civile del Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf) [OMISSIS]

ha così deciso:

Il procedimento viene sospeso.

In forza dell'articolo 267, paragrafo 1, lettera b), e paragrafo 3, TFUE viene sottoposta alla Corte di giustizia dell'Unione europea la seguente questione d'interpretazione del diritto dell'Unione:

Se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che la cancellazione di un volo è dovuta a circostanze eccezionali qualora a seguito dello scoppio della pandemia globale da COVID-19 e in ragione del collasso del traffico aereo in tutto il mondo dal marzo 2020 la compagnia aerea riduca drasticamente il proprio piano di voli, cancellandone numerosi, a causa dell'insostenibilità economica e allo scopo di tutelare la salute dell'equipaggio e del pilota, senza essere costretta alla cancellazione in conseguenza di provvedimenti dell'autorità amministrativa, quali la chiusura di aeroporti oppure i divieti di volo o di ingresso.

Motivazione:

I.

Gli attori, i coniugi VO e GR, prenotavano presso la convenuta ciascuno un volo di andata da Düsseldorf a Miami via Madrid da effettuarsi il 7 marzo 2020 (numeri di volo: UX 1446 e UX 97) e un volo di ritorno da Miami a Düsseldorf via Madrid da effettuarsi il 16/17 marzo 2020 (numeri di volo: UX 98 e UX 1447).

La convenuta cancellava i voli di ritorno del 16/17 marzo 2020 (numeri di volo: UX 98 e UX 1447). Gli attori venivano informati della cancellazione soltanto all'aeroporto di Miami il 16 marzo 2020. Agli attori non veniva offerto un trasporto sostitutivo.

Gli attori agivano in giudizio dinanzi all'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania) al fine di ottenere il pagamento di una compensazione pecuniaria pari a EUR 600 per ciascuno, in forza dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), del regolamento sui diritti dei passeggeri.

La convenuta sostiene che la cancellazione sia stata dovuta a circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri e che ciò non avrebbe potuto essere evitato adottando tutte le misure del caso. La convenuta richiama, a tal fine, le restrizioni ai viaggi conseguenti alla pandemia da COVID-19, la quale avrebbe comportato un blocco del traffico aereo in tutto il mondo. Le compagnie aeree avrebbero pertanto riorganizzato i loro piani di volo, riducendoli drasticamente e cancellando numerosi voli. Ciò sarebbe accaduto anche con riguardo ai voli UX 98 e UX 1447 del 16/17 marzo 2020. Le cancellazioni sarebbero state effettuate anche allo scopo di tutelare la salute degli equipaggi. Il nuovo tipo di coronavirus, la sua pericolosità e le modalità di diffusione sarebbero stati del tutto ignoti. La convenuta non avrebbe inteso esporre i propri equipaggi a un rischio del genere.

Con sentenza pubblicata il 1° dicembre 2021 [OMISSIS], l'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf) accoglieva l'azione giudiziale, condannando la convenuta, inter alia, a pagare agli attori una compensazione pecuniaria rispettivamente pari a EUR 600.

Avverso tale sentenza la convenuta proponeva appello nelle forme e nei termini prescritti. Gli attori difendono la sentenza di primo grado.

II.

L'accoglimento dell'appello proposto dalla convenuta dipende [OMISSIS] dalla summenzionata questione.

Nello specifico:

L'appello sarebbe infondato qualora la motivazione fornita dalla convenuta con riguardo alla cancellazione dei voli di cui trattasi del 16/17 marzo 2020 da Miami a Düsseldorf via Madrid (numeri di volo: UX 98 e UX 1447), ossia la riduzione volontaria dei piani di volo per motivi economici a causa del collasso del traffico aereo internazionale e allo scopo di tutelare la salute degli equipaggi nel contesto della pandemia globale da COVID-19, non costituisca una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri.

Conformemente all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri, il vettore aereo è esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria ai passeggeri, a norma dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, se può dimostrare che la cancellazione o il ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore all'arrivo sono dovuti a «circostanze eccezionali» che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso e, qualora si verifici una simile circostanza, se può dimostrare di aver adottato le misure adeguate alla situazione avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che detta situazione comportasse la cancellazione o il ritardo prolungato del volo interessato, senza che si possa pretendere tuttavia che questi acconsenta a sacrifici insopportabili alla luce delle capacità della sua impresa nel momento preso in

considerazione (v. [OMISSIS] sentenza del 4 aprile 2019 – C-501/17 Germanwings/Pauels, [ECLI:EU:C:2019:288] [OMISSIS] punto 19; sentenza dell'11 giugno 2020 – C-74/19 LE/Transportes Aéreos Portugueses, [ECLI:EU:C:2020:460] [OMISSIS] punto 36).

1.

Secondo giurisprudenza costante della Corte, la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri, designa soltanto eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e non possono essere effettivamente controllati da quest'ultimo, essendo queste due condizioni cumulative e dovendo la loro esistenza essere valutata caso per caso (v. [OMISSIS] sentenza del 23 marzo 2021 – C-28/20 Airhelp/SAS, [ECLI:EU:C:2021:226] [OMISSIS], pag. 561, punto 23). In tale contesto, gli eventi di origine «interna» devono essere distinti da quelli di origine «esterna» al vettore aereo operativo. Rientrano nella nozione di «circostanza eccezionale» unicamente eventi «esterni». Detti eventi hanno in comune il fatto di derivare dall'attività del vettore aereo e da circostanze esterne, più o meno frequenti nella pratica, ma che il vettore aereo non conosce, in quanto hanno origine in un fatto naturale o in quello di un terzo, come un altro vettore aereo o un soggetto pubblico o privato che interferisca nell'attività aerea o aeroportuale (v. [OMISSIS] loc. cit. punti 39 e segg.).

2.

Innanzitutto, nonostante l'impatto generalmente significativo e globale sui viaggi, la pandemia da COVID 19 non esula dall'ambito di applicazione del regolamento sui diritti dei passeggeri. Quest'ultimo non contiene, al di là delle «circostanze eccezionali» menzionate all'articolo 5, paragrafo 3, una categoria distinta di eventi «particolarmente eccezionali», che comporterebbe *ipso facto* per il vettore aereo la liberazione da tutti i propri obblighi di cui a detto regolamento (v. [OMISSIS] sentenza del 31 gennaio 2013 – C-12/11 Denise McDonagh/Ryanair Ltd, [ECLI:EU:C:2013:43] [OMISSIS], punto 30).

3.

La convenuta invoca le restrizioni ai viaggi conseguenti alla pandemia da COVID-19. Per effetto delle restrizioni all'ingresso imposte a livello globale a decorrere dalla metà di marzo 2020, il settore del trasporto aereo è stato costretto a ridurre radicalmente le proprie attività. Il traffico aereo sarebbe diminuito in misura notevole durante la prima fase della pandemia, tra marzo e giugno 2020. I collegamenti aerei intercontinentali sarebbero stati drasticamente ridotti o, rispettivamente, interrotti del tutto. Pertanto, nel corso di tale periodo, le modifiche agli orari dei voli con un breve preavviso oppure le cancellazioni sarebbero state inevitabili. Ciò varrebbe anche per i voli UX 98 e UX 1447 del 16/17 marzo 2020. Le cancellazioni miravano anche alla tutela della salute degli

4

equipaggi e dei piloti. Il nuovo tipo di coronavirus, la sua pericolosità e le sue modalità di diffusione sarebbero stati del tutto ignoti. La convenuta non avrebbe inteso esporre i propri dipendenti a un simile rischio.

Ad avviso di questo Collegio, tale argomento non è idoneo a fondare l'esistenza di circostanze eccezionali. È vero che la pandemia globale da COVID-19 e le relative restrizioni ai viaggi e i connessi rischi di infezione, per la loro natura o per la loro origine, non sono più inerenti al normale esercizio dell'attività di un vettore aereo, in quanto la convenuta non ha alcuna influenza su di essi e la pandemia sfugge al suo controllo. Tuttavia, la convenuta non ha dimostrato sufficientemente che la cancellazione del volo di ritorno (numeri di volo: UX 98 e UX 1447) del 16/17 marzo 2020, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri, «fosse dovuta» alla pandemia da COVID-19 e che gli effetti di detta pandemia a livello globale sfuggissero al suo controllo in qualità di compagnia aerea con riguardo al volo di cui trattasi.

È pur vero che la Commissione europea nella sua comunicazione del 18 marzo 2020 C (2020) 1830 final ha affermato quanto segue:

«La Commissione ritiene che, laddove le autorità pubbliche adottino misure volte a contenere la pandemia di Covid-19, tali misure non siano, per loro natura e origine, inerenti al normale esercizio dell'attività dei vettori e sfuggano al loro effettivo controllo. L'articolo 5, paragrafo 3, fa venir meno il diritto alla compensazione pecuniaria se 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. Questa condizione dovrebbe considerarsi soddisfatta qualora le autorità pubbliche vietino completamente determinati voli oppure vietino la circolazione delle persone in modo tale da escludere de facto l'effettuazione del volo in questione. La condizione può dirsi soddisfatta anche nel caso in cui la cancellazione del volo avvenga in circostanze nelle quali la circolazione delle persone non sia completamente vietata, ma limitata alle persone che beneficiano di deroghe (ad esempio i cittadini o i residenti del paese interessato). Nel caso in cui nessuna persona appartenente a questa categoria dovesse prendere un determinato volo, tale volo, se non cancellato, rimarrebbe vuoto. In situazioni del genere il vettore può legittimamente non aspettare fino all'ultimo, ma cancellare il volo in tempo utile (anche senza avere la certezza circa il diritto dei diversi passeggeri di viaggiare o no), in modo che possano essere prese tutte le opportune misure organizzative, anche in termini di assistenza ai passeggeri, alla quale il vettore è tenuto. In casi del genere, anche a seconda delle circostanze, la cancellazione può essere considerata "dovuta" alla misura adottata dalle autorità pubbliche. Di nuovo, a seconda delle circostanze, questo può valere anche per i voli in direzione opposta a quella dei voli direttamente interessati dal divieto di circolazione delle persone. Se una compagnia aerea decide di cancellare un volo e dimostra che la motivazione di tale decisione era la tutela della salute dell'equipaggio, anche tale cancellazione dovrebbe essere considerata "dovuta" a circostanze eccezionali. Le considerazioni che precedono non sono né possono

essere esaustive perché anche altre circostanze specifiche connesse al Covid-19 possono rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 5, paragrafo 3».

Tali raccomandazioni della Commissione non sono però vincolanti per gli organi giurisdizionali. La Corte ha stabilito che le raccomandazioni e i pareri di cui all'articolo 288, paragrafo 4, TFUE non attribuiscono diritti individuali che i cittadini dell'Unione possano far valere dinanzi ai giudici nazionali. Tuttavia, questi ultimi sono tenuti a prendere in considerazione le raccomandazioni e i pareri ai fini della soluzione delle controversie sottoposte al loro giudizio, in particolare qualora siano di aiuto nell'interpretazione di altre norme nazionali o dell'Unione (v. sentenza della Corte del 13 dicembre 1989 – C-322/88 Grimaldi, [ECLI:EU:C:1989:646, punto 18] [OMISSIS]). È già dubbio che gli orientamenti interpretativi della Commissione costituiscano raccomandazioni e pareri ai sensi dell'articolo 288, paragrafo 4, TFUE piuttosto che misure *sui generis*. In ogni caso, l'obbligo di prendere in considerazione gli orientamenti da parte dei giudici nazionali non può implicare che detti orientamenti siano di fatto vincolanti nell'interpretazione, bensì unicamente che detti giudici debbano tenere conto del loro contenuto ai fini dell'interpretazione del diritto dell'Unione.

Dette raccomandazioni non risultano persuasive nemmeno dal punto di vista del contenuto. Tenuto conto dell'obiettivo del regolamento sui diritti dei passeggeri, enunciato al considerando 1 di quest'ultimo, di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, e del fatto che l'articolo 5, paragrafo 3, di detto regolamento deroga al principio del diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di cancellazione del loro volo, la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, dev'essere interpretata restrittivamente (v. [OMISSIS] sentenza del 23 marzo 2021 – C-28/20 Airhelp/SAS, [ECLI:EU:C:2021:226] [OMISSIS] punto 24). Pur potendo essere corretto ravvisare l'esistenza di circostanze eccezionali quando le autorità amministrative dispongono per legge il divieto di alcuni voli oppure vietano o limitano la circolazione delle persone in modo tale da precludere di fatto l'effettuazione del volo di cui trattasi (ad esempio, chiusura di aeroporti, divieti di volo o di ingresso, etc.), sembra tuttavia eccessivo ipotizzarla anche nel caso in cui l'effettuazione del volo sia possibile senza restrizioni sotto il profilo giuridico e fattuale, ma le compagnie aeree decidano di ridurre il numero dei collegamenti aerei e di cancellare i voli in virtù di considerazioni di natura economica (ad esempio, per evitare voli senza passeggeri). Una siffatta agevolazione delle compagnie aeree pregiudica i passeggeri ed è in contrasto con l'obiettivo del menzionato regolamento di stabilire un elevato livello di protezione per i passeggeri.

Tali considerazioni di natura economica rivelano chiaramente un'origine «interna» e non a carattere «esterno». In casi del genere, la situazione è «controllabile» anche da parte delle compagnie aeree, in quanto decidono di cancellare il volo sotto la propria responsabilità e volontariamente, senza essere «costrette» a farlo in forza di circostanze esterne.

4.

6

Non è inoltre sufficiente che, al momento della cancellazione del volo, sussistano le circostanze eccezionali di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri. Anche la cancellazione dello specifico volo deve essere «dovuta» a dette circostanze straordinarie e la cancellazione non poteva essere evitata adottando le misure del caso. Ciò è ipotizzabile nel contesto della pandemia da COVID-19 quando, ad esempio, il gestore aeroportuale o il controllo del traffico aereo vietano singoli voli oppure gli aeroporti vengono chiusi per atto dell'autorità o sono stabiliti divieti di ingresso in forza di legge. Inoltre, dal considerando 15 del regolamento n. 261/2004 si evince che le «circostanze eccezionali» possono riguardare soltanto «un particolare aeromobile in un particolare giorno», ciò che non è il caso per il negato imbarco ad un passeggero in ragione della riorganizzazione di voli conseguente a circostanze che abbiano toccato (anche) altri voli. Infatti, la nozione di «circostanze eccezionali» mira a circoscrivere gli obblighi del vettore aereo, addirittura ad esonerarlo dai medesimi, allorché l'evento di cui trattasi non avrebbe potuto essere evitato anche se tutte le ragionevoli misure fossero state adottate. Orbene, il vettore aereo qualora decida volontariamente di riorganizzare i propri voli a causa di una circostanza che riguarda (anche) altri voli, non può ritenersi in alcun modo costretto da tale circostanza a cancellare un particolare volo (v. sentenza del 4 ottobre 2012 – C-22/11 Finnair Oyj/Timy Lassooy, [OMISSIS] punto 37: sul negato imbarco a causa della riorganizzazione del piano di voli conseguente a uno sciopero dei controllori del traffico aereo). Detta giurisprudenza potrebbe essere applicata alla riduzione del piano di voli conseguente alla pandemia da COVID-19.

5.

Nella misura in cui la convenuta sostiene che la cancellazione avrebbe avuto anche lo scopo di tutelare la salute dell'equipaggio, detta eccezione non può del pari trovare accoglimento. Nemmeno una cancellazione per motivi di salute e di sicurezza sul lavoro dell'equipaggio può essere considerata una circostanza eccezionale. In primo luogo, la salute e la sicurezza sul lavoro dell'equipaggio, che è inerente agli obblighi incombenti alla compagnia aerea nella qualità di datore di lavoro, è una circostanza interna alla società rientrando nella sfera della convenuta e non una «circostanza esterna». L'eventuale aumento dei rischi per la salute dell'equipaggio e del pilota nel contesto della pandemia da COVID-19 era controllabile anche da parte della convenuta, che avrebbe potuto contrastarlo con adeguate misure di sicurezza (filtri HEPA, maschere obbligatorie, ecc.). Inoltre, la considerazione generica della tutela della salute dell'equipaggio potrebbe comportare che, in virtù di un approccio estremamente accorto e prudenziale, ogni volo potrebbe essere cancellato di per sé «per motivi di tutela della salute» anche in assenza di indizi concreti. Tuttavia, ciò consisterebbe, in ultima analisi, nel dare «carta bianca», dato che, in linea di principio, per ogni collegamento aereo – anche indipendentemente dalla crisi innescata dal coronavirus – può ravvisarsi un aumento del rischio per la salute derivante da voli internazionali con passeggeri di diversa provenienza all'interno di uno spazio ristretto.

Alla luce del fatto che tali questioni non sono ancora state decise dalla Corte – a quanto risulta – occorre che essa venga adita mediante una domanda di pronuncia pregiudiziale.

[OMISSIS]

[OMISSIS] [Osservazioni sul diritto processuale nazionale]

[OMISSIS] [Firme]

[OMISSIS]

[OMISSIS] [Formalità]

DOCUMENTO DI LAVORO