

Causa C-672/20**Domanda di pronuncia pregiudiziale****Data di deposito:**

10 dicembre 2020

Giudice del rinvio:

Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria)

Data della decisione di rinvio:

23 novembre 2020

Appellante, originariamente convenuta:

L GmbH

Appellato, originariamente attore:

FK

[OMISSIS] LANDESGERICHT KORNEUBURG

Il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), in qualità di giudice d'appello, [OMISSIS] nella causa tra **FK**, attore, [OMISSIS] e **L GmbH**, convenuta, [OMISSIS], a seguito dell'appello proposto dalla convenuta avverso la sentenza del Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Austria) del 26 agosto 2020, [OMISSIS], ha emesso la seguente

O r d i n a n z a:

[I] Ai sensi dell'**articolo 267 TFUE**, vengono sottoposte alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti **questioni pregiudiziali**:

1) Se l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), 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 (regolamento sui diritti dei passeggeri), debba essere interpretato nel senso **che il regolamento trova applicazione al caso di un passeggero che ha già effettuato online il check-in prima [Or. 2] di arrivare in**

aeroporto e non ha alcun bagaglio da consegnare; apprende del ritardo del suo volo grazie al tabellone dell'aeroporto, attende alla porta d'imbarco di ricevere ulteriori informazioni, si rivolge allo sportello del vettore aereo per avere notizie della partenza del volo prenotato; non riceve dai dipendenti della convenuta alcuna comunicazione relativa all'eventuale partenza e al momento di effettuazione del volo, né l'offerta di un volo alternativo, e su queste premesse prenota un altro volo diretto alla sua destinazione finale, senza partire con il volo originariamente prenotato.

2) Se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri debba essere interpretato nel senso che un vettore aereo non è tenuto a pagare la compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7 del regolamento medesimo **nel caso in cui raggiunga la destinazione finale del passeggero con un ritardo di 8 ore e 19 minuti perché l'aeromobile era stato danneggiato da un fulmine tre voli prima; il tecnico della società di manutenzione incaricata dal vettore aereo, chiamato dopo l'atterraggio, riscontrava solo danni minori («some minor findings») che non pregiudicavano il corretto funzionamento dell'aeromobile; il volo successivo al sinistro veniva regolarmente operato; tuttavia, da un *pre-flight-check* eseguito prima del volo precedente [quello in causa] risultava evidente che per il momento l'aeromobile non potesse essere utilizzato; il vettore aereo sostituiva quindi l'aeromobile originariamente previsto, che aveva subito il danno, con un aeromobile sostitutivo, che effettuava detto volo precedente quello in causa con un ritardo in partenza di 7 ore e 40 minuti.**

3) Se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri debba essere interpretato nel senso **che le misure ragionevoli che il vettore aereo è tenuto ad adottare comprendono l'offerta al passeggero del trasferimento su un altro volo con il quale questi avrebbe raggiunto (e ha effettivamente raggiunto, dopo aver prenotato di propria iniziativa) la sua destinazione finale con un ritardo di 5 ore [Or. 3], anche quando il vettore aereo abbia operato il volo servendosi di un aeromobile sostitutivo, al posto di quello non più utilizzabile, con il quale il passeggero avrebbe raggiunto la propria destinazione finale con un ritardo di 8 ore e 19 minuti.**

[II] [OMISSIS] [Sospensione del procedimento]

M o t i v a z i o n e:

L'attore era in possesso di una prenotazione confermata per il seguente volo operato dalla convenuta:

- OE 105 da Palma di Maiorca (PMI; Spagna) 21 ottobre 2019, ore 14:30, a Vienna (VIE; Austria) 21 ottobre 2019, ore 16:50.

La tratta di volo tra Palma di Maiorca (PMI) e Vienna (VIE) è superiore a 1 500 km secondo il metodo della rotta ortodromica.

In base a quanto affermato dalla convenuta l'aeromobile originariamente previsto per detto volo veniva utilizzato il 21 ottobre 2019 per i seguenti voli:

[1] OE 1318 da Vienna (VIE), ore 7:30, a Bergamo (BGY; Italia), ore 9:00. Il volo è stato operato puntualmente.

[2] OE 1319 da Bergamo (BGY), ore 9:25, a Vienna (VIE), ore 10:55. Il volo è stato operato con un ritardo alla partenza di 2 ore e 15 minuti e un ritardo all'arrivo di 2 ore e 40 minuti.

Inoltre, detto aeromobile avrebbe dovuto essere utilizzato per i seguenti ulteriori voli: **[Or. 4]**

[3] OE 100 da Vienna (VIE), ore 11:30, a Palma di Maiorca (PMI), ore 13:55. Il volo è stato operato – con un aeromobile sostitutivo – con un ritardo alla partenza di 7 ore e 40 minuti e un ritardo all'arrivo di 7 ore e 41 minuti.

[4] OE 105, il volo di cui trattasi. Il volo è stato operato – con lo stesso aeromobile sostitutivo – con un ritardo alla partenza di 8 ore e 26 minuti e un ritardo all'arrivo di 8 ore e 19 minuti.

L'**attore** chiedeva alla convenuta il pagamento di EUR 250 oltre interessi, a titolo di compensazione pecuniaria in forza dell'articolo 5 [paragrafo 1, lettera c), punto iii] in combinato disposto con l'articolo 7 [paragrafo 1, lettera a)] del regolamento sui diritti dei passeggeri, fondando la pretesa sul ritardo all'arrivo del volo OE 105 superiore alle otto ore [OMISSIS] [argomenti dell'attore, riprodotti di seguito dal giudice d'appello per quanto di rilevanza].

La **convenuta** [OMISSIS] faceva valere che l'attore non era partito con il volo OE 105 e che pertanto, il regolamento sui diritti dei passeggeri non gli era applicabile, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a) [OMISSIS] **[Or. 5]** [OMISSIS] [argomenti della convenuta, riprodotti di seguito dal giudice d'appello per quanto di rilevanza].

Nella **sentenza** impugnata, il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Germania), adito in primo grado, ha accolto la domanda, sulla base degli accertamenti compiuti sulla condotta dell'attore all'aeroporto di Palma di Maiorca (PMI) e riferiti *supra* nella prima questione. Il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat) non ha accertato la causa del ritardo. In punto di diritto, esso ha affermato che, ai fini del procedimento, non è rilevante se l'attore – dopo aver eseguito il check-in – sia effettivamente partito con il volo ritardato. Detto giudice ha ritenuto evidentemente che un fulmine costituisca una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri, procedendo ad esaminare alcune delle misure ragionevoli a carico della convenuta. In particolare, sarebbero mancate osservazioni da parte di quest'ultima quanto a un eventuale trasferimento dei passeggeri su un altro volo in partenza da Palma di Maiorca (PMI) con arrivo a Vienna (VIE), nonché una spiegazione per il fatto di

non aver messo immediatamente a disposizione un aeromobile sostitutivo per il volo OE 105 in partenza da Palma di Maiorca (PMI). Secondo il giudice de quo, la convenuta avrebbe dovuto prevedere già dal momento in cui il fulmine aveva colpito l'aeromobile, vale a dire alle ore 9:00 [Or. 6], che, anche se l'ispezione, alla fine, non avesse rivelato alcun danno significativo, le rotazioni successive potessero subire un notevole ritardo.

[OMISSIS]

[OMISSIS] [conclusioni] [OMISSIS] Il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg), in qualità di **giudice d'appello**, è chiamato a pronunciarsi in seconda e ultima istanza sulle domande dell'attore.

Sulle **questioni pregiudiziali**:

Sulla questione n. 1):

L'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento sui diritti dei passeggeri è contestata sotto due aspetti nel caso di specie:

[a] In primo luogo, occorre verificare se l'attore si sia presentato tempestivamente all'accettazione. Secondo quanto accertato dal giudice di primo grado, l'attore ha effettuato il check-in online, ricevendo in tal modo la carta d'imbarco.

Da un lato, può sostenersi che il processo di registrazione si è già concluso con la ricezione della carta d'imbarco inviata dal vettore aereo. Dall'altro lato, è ipotizzabile che [per concluderlo] sia sufficiente recarsi all'imbarco invece di presentarsi all'accettazione.

Infine, è dubbio se per «ora indicata» ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento sui diritti dei passeggeri si intenda quella corrispondente al piano di volo oppure la diversa ora comunicata in caso di ritardo. [Or. 7]

Ad avviso di questo Collegio, nella fattispecie in esame è sufficiente che la convenuta abbia inviato la carta d'imbarco all'attore per via elettronica e che quest'ultimo si sia presentato al gate d'imbarco tempestivamente in base al piano del volo. Per contro, secondo questo Collegio, non è necessario che il passeggero continui ad attendere al gate oltre l'orario di partenza originariamente previsto e ritorni quindi al gate, oppure si presenti a uno sportello, all'ora indicata per il volo ritardato o comunque 45 minuti prima dell'orario di partenza pubblicato per tale volo.

La questione non è stata ancora esaminata dalla Corte.

[b] L'altro aspetto riguarda la questione se il passeggero debba essere effettivamente trasportato sul volo ritardato oppure se sussista il diritto a

compensazione pecuniaria a causa del ritardo (prolungato) anche nel caso in cui sia lo stesso passeggero ad organizzare il trasporto sostitutivo.

[OMISSIS] [giurisprudenza tedesca e austriaca] [OMISSIS] Le parti nella controversia presentano i rispettivi argomenti riferendosi all'ordinanza motivata della Corte del 24 ottobre 2019 nella causa C-756/18, *easyJet Airline*. [Or. 8] Tale decisione trae origine da una questione pregiudiziale vertente sulle modalità con le quali il passeggero sia tenuto a provare di essersi presentato all'accettazione.

Dalla risposta fornita dalla Corte può sostenersi, da un lato, che detta prova deve essere adottata in modo diverso a seconda che il passeggero si sia imbarcato o meno sul volo ritardato. Nel primo caso non occorre esibire la carta d'imbarco, nel secondo caso è invece necessario. Tuttavia, la medesima risposta può anche essere interpretata nel senso che, ove il vettore aereo affermi che il passeggero non si è imbarcato sul volo ritardato, il passeggero è tenuto a dimostrare, esibendo la carta d'imbarco, di essersi presentato tempestivamente all'accettazione e di essersi imbarcato sul volo ritardato.

[OMISSIS] [giurisprudenza nazionale] [OMISSIS] Questo Collegio è maggiormente incline a ritenere che il diritto a compensazione pecuniaria sussista indipendentemente dal fatto che il passeggero parta o meno con il volo ritardato. Nel caso in esame, era disponibile un trasporto sostitutivo con il quale il passeggero avrebbe potuto raggiungere (come di fatto ha raggiunto) [Or. 9] la destinazione finale più rapidamente rispetto al volo ritardato. Il passeggero, ove decida di raggiungere la propria destinazione finale con un mezzo diverso dal volo ritardato, ha già subito, a causa tanto dell'attesa protratta quanto dell'operazione di modifica della prenotazione, un disagio che dovrebbe dar luogo al pagamento di una compensazione pecuniaria.

Tuttavia, molti giudici dell'Unione europea rispondono alla questione in modo diverso, per cui è necessaria la pronuncia della Corte.

Sulla questione n. 2):

La convenuta ha invocato l'esistenza di una circostanza eccezionale come causa del ritardo (prolungato) ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri, dato che tre voli prima l'aeromobile era stato interessato da un fulmine. Ciò aveva comportato la necessità di ispezionare e – dopo l'effettuazione del volo successivo al sinistro – di riparare l'aeromobile originariamente previsto. Detta circostanza è stata espressamente contestata dall'attore nel procedimento di primo grado, ma il giudice di prime cure non ha svolto alcun accertamento al riguardo.

Tuttavia, l'attore ha altresì sostenuto in primo grado che un fulmine non poteva costituire ipso facto una circostanza eccezionale; piuttosto, a differenza della collisione con un volatile, si trattava di un rischio tipico nell'attività di un aeromobile a causa dell'interazione tra quest'ultimo e il campo elettrico prodotto

dalle nubi cumuliformi, che farebbe sì che l'aeromobile attiri i fulmini. L'attore rinvia in proposito a studi scientifici.

Il chiarimento della questione se un fulmine sia in linea di principio idoneo a costituire una circostanza eccezionale è – nonostante l'assenza di accertamenti sul punto – un presupposto necessario per il giudice d'appello ai fini della soluzione del caso [Or. 10] concreto, perché, in caso di risposta negativa, esso è in condizione di confermare immediatamente la sentenza impugnata con la reiezione dell'appello, senza dover ordinare al giudice di primo grado lo svolgimento di ulteriori accertamenti.

Questo Collegio ha sempre ammesso che il fulmine costituisca una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri [OMISSIS]. [OMISSIS]

Questo stesso Collegio ritiene ora di potersi discostare dalla sua costante giurisprudenza sulla base delle seguenti considerazioni: il trasporto aereo civile di passeggeri utilizza da sempre la forza ascensionale aerodinamica; in breve, si serve dei flussi d'aria intorno alle ali. Da ciò potrebbe desumersi che le condizioni atmosferiche siano inerenti al normale esercizio dell'aviazione. L'instabilità delle condizioni atmosferiche – e quindi anche i fulmini – potrebbe quindi rientrare nella sfera di responsabilità del vettore aereo; qualsiasi danno all'aeromobile che ne derivasse, per la sua natura o per la sua origine, sarebbe inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo e si distinguerebbe così dalla collisione con un volatile (v. sentenza della Corte del 4 maggio 2017 nella causa C-315/15, *Pešková e Peska*, punto 24).

In considerazione della necessità di addurre, se del caso, prove scientifiche, la cui assunzione dovrebbe essere deferita da questo Collegio al giudice di primo grado previo annullamento della sentenza impugnata, è necessario che la Corte chiarisca se un fulmine possa, in linea di principio, costituire una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri. [Or. 11]

Sulla questione n. 3:

Nel suo appello, la convenuta contesta la conclusione del giudice di primo grado secondo la quale essa non avrebbe presentato alcuna osservazione su un'eventuale modifica della prenotazione dell'attore, sostenendo, contro il ragionamento di detto giudice, di aver esposto sufficienti argomenti in ordine alla ragionevolezza della misura adottata: al fine di ridurre il ritardo accumulato dal volo OE 105, essa ha sostituito l'aeromobile originariamente previsto e messo a disposizione un aeromobile sostitutivo facente parte della propria flotta, operando quindi il volo, sebbene volo ritardato. In caso di ritardo, la modifica della prenotazione non potrebbe rappresentare, già per pura logica, una misura economicamente conveniente, in quanto comporterebbe che il volo ritardato venga successivamente

operato a vuoto, dopo che tutti i passeggeri da imbarcare su tale volo hanno dovuto essere trasferiti su altri voli.

L'attore contrappone a tale assunto – come già il giudice di primo grado – la giurisprudenza derivante dalla sentenza della Corte dell'11 giugno 2020 nella causa C-74/19, *Transportes Aéreos Portugueses*, secondo la quale il vettore aereo si avvale di tutti i mezzi a sua disposizione per garantire un riavviamento ragionevole, soddisfacente e nel più breve tempo possibile, mezzi tra i quali figura la ricerca di altri voli diretti o non diretti operati eventualmente da altri vettori aerei, appartenenti o meno alla stessa alleanza aerea, e che arrivano meno tardi rispetto al volo successivo del vettore aereo interessato (sentenza *Transportes Aéreos Portugueses*, punto 59). [OMISSIS] **[Or. 12]** [OMISSIS] L'appellante, dal canto suo, non approfondisce l'esame di detto argomento e sembra sostenere che, in caso di effettuazione ritardata del volo, con la messa a disposizione di un aeromobile sostitutivo siano state adottate tutte le misure del caso.

I fatti della presente causa sono molto diversi da quelli esposti alla Corte nella causa C-74/19, in cui si trattava di un passeggero che non aveva potuto imbarcarsi sul suo volo in coincidenza a causa di un ritardo, raggiungendo la propria destinazione finale con un ritardo prolungato; un trasferimento dalla coincidenza perduta ad un volo sostitutivo era in quel caso inevitabile. La Corte ha chiarito i requisiti previsti dal diritto dell'Unione per una siffatta modifica della prenotazione.

Nella fattispecie in esame, la convenuta avrebbe potuto trasportare l'attore sul volo prenotato, anche se con un ritardo prolungato, senza che fosse dunque necessaria una modifica della prenotazione. Tuttavia, l'attore aveva a disposizione un'altra opportunità sulla specifica tratta aerea per raggiungere la destinazione finale, con un ritardo certamente prolungato, ma in significativo anticipo rispetto al volo ritardato della convenuta. Quest'ultima non gli ha offerto una siffatta alternativa e l'attore se l'è procurata da solo.

Questo Collegio ritiene che la modifica della prenotazione in questione sarebbe stata economicamente conveniente e che lo sforzo organizzativo sarebbe stato gestibile; tuttavia, tale soluzione è praticabile solo se si prende in considerazione un unico passeggero. **[Or. 13]** Il trasferimento di tutti i passeggeri su un volo (eventualmente, più voli) che parta prima e sia in grado di raggiungere in anticipo la destinazione finale potrebbe però essere nel complesso insostenibile. Sotto tale profilo, la fattispecie in esame differisce da quella alla base della sentenza *Transportes Aéreos Portugueses*, che verteva sul trasferimento di un unico passeggero su un determinato volo in coincidenza e non sul trasferimento di tutti i passeggeri obbligati ad aspettare un aeromobile sostitutivo in ritardo. Pertanto, la questione cui questo Collegio deve fornire una risposta non è stata ancora definita chiaramente dalla Corte, quantomeno nella sentenza *Transportes Aéreos Portugueses*. È necessario che la Corte affermi specificamente quando, nel caso di un volo ritardato, le modifiche delle prenotazioni siano irragionevoli per il vettore aereo perché gli sarebbe richiesto un sacrificio non più sostenibile.

Questo Collegio ritiene necessario l'esame congiunto di tutte le questioni per consentire una decisione definitiva sull'appello. A seconda che il passeggero rientri o meno nell'ambito di applicazione del regolamento, la sentenza impugnata dovrà essere immediatamente riformata con la reiezione della domanda dell'attore oppure sottoposta ad un ulteriore esame (prima questione). Qualora il fulmine non costituisca una circostanza eccezionale, la sentenza impugnata dovrà essere certamente confermata (seconda questione). A seconda che il vettore aereo sia riuscito o meno a dimostrare di aver adottato tutte le misure ragionevoli con la sola effettuazione ritardata del volo a mezzo di un aeromobile sostitutivo, la sentenza impugnata dovrà essere confermata oppure riformata con rigetto della domanda (terza questione).

[OMISSIS] [Or. 14]

[OMISSIS]

DOCUMENTO DI LAVORO