

Causa C-52/23

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

3 febbraio 2023

Giudice del rinvio:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Germania)

Data della decisione di rinvio:

24 gennaio 2023

Ricorrente:

flightright GmbH

Convenuta:

TAP Dpt. Fale Connosco SA

[OMISSIS]

Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunale circoscrizionale di Francoforte sul Meno, Germania) Francoforte sul Meno, 24.01.2023

[OMISSIS]

Ordinanza

Nella causa

Flightright GmbH, [OMISSIS] Potsdam

ricorrente

[OMISSIS]

contro

TAP Dpt. Fale Connosco, [OMISSIS] Lisbona, Portogallo

convenuta

[OMISSIS]

si **statuisce** quanto segue:

- I Il procedimento è sospeso.
- II. Ai sensi dell'articolo 267 TFUE, sono sottoposte in via pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni relative all'interpretazione dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento 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 [(CE) n. 261/2004] qualora sopravvengano condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione di un volo, indipendentemente dal carattere eccezionale di tali condizioni meteorologiche.
 2. In caso di risposta negativa alla prima questione, se il carattere eccezionale delle condizioni meteorologiche possa essere determinato a seconda della loro frequenza regionale e stagionale nel luogo e al momento della loro sopravvenienza.

Motivi

I.

La ricorrente chiede alla convenuta una compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento [n. 261/2004], in virtù dei diritti cedutigli da due passeggeri.

I cedenti hanno prenotato presso la convenuta - il vettore aereo operativo - un volo che è stato confermato. Il volo TP1860 da Ponta Delgada (Azzorre) diretto a Lisbona, con coincidenza sul volo TP572 per Francoforte sul Meno, sarebbe dovuto partire alle 13:30 del 23 marzo 2019. Il volo in coincidenza sarebbe dovuto partire alle 18:15, e arrivare a destinazione alle 22:25. Il volo TP1860 è stato cancellato. I cedenti sono stati trasportati il 24 marzo 2019, giungendo a Francoforte sul Meno con oltre 24 ore di ritardo. A Ponta Delgada possono sopravvivere venti pericolosi.

La convenuta sostiene che la cancellazione è dovuta al fatto che l'aeromobile previsto per il volo controverso TP1860 non è potuto atterrare a Ponta Delgada il 23 marzo 2019. Ciò a causa di una tempesta in conseguenza della quale la componente laterale del vento, a 41,16 nodi, risultava troppo forte per consentire l'atterraggio di un Airbus A319 a Ponta Delgada, circostanza di cui la ricorrente nega di aver avuto conoscenza. Neppure altri aerei simili hanno potuto effettuare l'atterraggio. I cedenti sono stati trasferiti sul primo collegamento disponibile.

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 dell'articolo 5 del suddetto regolamento.

Il ricorso è fondato se 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 eccezionali le circostanze 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, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771) [OMISSIS]; circostanze che quindi non rientrano nel normale ordine delle cose, bensì sono estranee a ciò che è o può essere solitamente collegato allo svolgimento del trasporto aereo di passeggeri [sentenza del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania) del 21 agosto 2012 – X ZR 138/11] [OMISSIS]. In pratica i vettori aerei invocano regolarmente a tal fine, come avviene anche nel caso di specie, la presenza di condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione di un volo.

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 le misure del caso (v. articolo 5, paragrafo 3, del regolamento).

c) D'altra parte, occorre riconoscere che la navigazione aerea comporta necessariamente un'esposizione agli agenti atmosferici. Ciò è insito nella natura delle cose. Le condizioni meteorologiche sono sempre presenti; esse cambiano costantemente e a volte in modo tale da rendere impossibile effettuare un volo in condizioni di sicurezza. Orbene, se tali circostanze ricorrono regolarmente, in linea di principio bisogna sempre aspettarsi che si verifichino. Pertanto, vi sono dubbi sul fatto che, in generale, sia sufficiente che le condizioni meteorologiche

compromettano l'effettuazione prevista di un volo. Le condizioni meteorologiche dovrebbero, piuttosto, presentare carattere eccezionale conformemente al tenore letterale dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento.

Ad esempio, non è chiaro perché un vettore aereo debba 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 un volo con la piena consapevolezza dell'esistenza di un rischio elevato di condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione di un volo quando, per esempio, a causa di detto wind shear si verifica effettivamente un'irregolarità nell'effettuazione del volo. Nel caso di specie si ha una situazione analoga; è pacifico che possano sopravvenire venti pericolosi a Ponta Delgada. Appare evidente che un vettore aereo debba essere preparato ad affrontare 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 condizioni meteorologiche di questo tipo. 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 è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo.

A tal riguardo, l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 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 ciò che rientra nel normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato a seconda della natura concreta delle circostanze del caso di specie.

Il trattamento giuridico sarebbe simile a quello riservato alla categoria dei guasti tecnici. Nella sua sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, la Corte [OMISSIS] ha precisato che spetta ai giudici verificare se i problemi tecnici menzionati dal vettore aereo siano derivati da eventi che non sono inerenti al normale esercizio della sua attività e sfuggono al suo effettivo controllo (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 (punto 24). La questione è diversa, ad esempio, nel caso in cui il costruttore degli apparecchi che costituiscono la flotta del vettore aereo in questione, o una competente autorità, rivelasse che tali apparecchi, già in servizio, presentano un vizio di fabbricazione nascosto che incide sulla sicurezza dei voli. Così sarebbe 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 invocate dal vettore aereo siano derivate da eventi che non sono inerenti al normale esercizio della sua attività e che sfuggono al suo effettivo controllo, circostanza che dovrà essere chiarita dalla domanda di pronuncia pregiudiziale.

bb) La giurisprudenza della Corte che distingue tra eventi «esterni» ed eventi «interni» non è in contrasto con tale valutazione.

Contrariamente a quanto afferma la convenuta nella sua memoria del 15 dicembre 2022, la Corte non opera distinzioni solamente in funzione dell'«esternalità» e della «possibilità di controllo», ma distingue altresì a seconda che si tratti di 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 sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo (sentenza del 23 marzo 2021, *Airhelp Ltd*, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 23). La distinzione della Corte tra eventi «esterni» ed «interni» serve piuttosto all'applicazione del criterio del controllo (v. sentenza citata, punto 41). Nel caso di specie non è in discussione l'assenza di controllo. Dalla sentenza del 7 luglio 2022, *KU e a.* (C-308/21, EU:C:2022:533) non emergono altri elementi (v. punto 24 e segg.).

cc) Dal momento che il giudice aveva già proposto la domanda di pronuncia pregiudiziale nella causa C-388/22, nella quale, oltre alle condizioni meteorologiche sfavorevoli, anche le decisioni di gestione del traffico aereo erano oggetto delle questioni pregiudiziali, neppure dalle osservazioni presentate dalla Commissione in tale causa il 21 settembre 2022 emergono posizioni necessariamente incompatibili.

Per quanto riguarda le condizioni meteorologiche in tale causa, la Commissione ha anzitutto ritenuto decisiva la questione (dell'assenza) del controllo, che non è utile ai fini interpretativi, non essendo contestata nella causa citata né tantomeno nel caso di specie (punto 33). Peraltro, la Commissione ha altresì affermato, quanto meno, che le condizioni meteorologiche non possono essere inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione, «come, ad esempio, i temporali o i fulmini in generale» (punto 37). Essa sembra poi individuare il limite per la sopravvenienza di una circostanza eccezionale esclusivamente sulla base

dell'incompatibilità con l'effettuazione del volo in questione (v. punto 38). A parere del giudice del rinvio, la questione del carattere eccezionale delle condizioni meteorologiche non è stata specificamente affrontata dalla Commissione.

dd) A tale 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 base alla diversità delle condizioni climatiche su scala mondiale. 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 altro non è che una circostanza ordinaria [OMISSIS] [riferimento alla dottrina nazionale].

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

L'avvocato generale ha formulato considerazioni analoghe nelle conclusioni presentate il 14 marzo 2013 nella causa C-509/11 sull'articolo 17 del regolamento n. 1371/2007, al paragrafo 40 [collegamento Internet] [OMISSIS]: «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, i vettori aerei possono includere nel costo del loro biglietto aereo anche gli eventi di carattere meteorologico che si producono di fatto con frequenza statistica prevedibile e che possono comportare irregolarità di volo che richiedono una compensazione pecuniaria, nella misura in cui l'onere economico risultante dalle compensazioni dovute a dette circostanze meteorologiche potrebbe superare quanto ritenuto ragionevole.

2. Nel caso di specie, come è stato illustrato, il particolare rischio di venti pericolosi a Ponta Delgada è noto. Ne consegue che la convenuta può fondatamente invocare una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento, se tale fattore non è determinante.

[OMISSIS]

[Formalità]