

Causa C-336/21**Domanda di pronuncia pregiudiziale****Data di deposito:**

27 maggio 2021

Giudice del rinvio:

Landesgericht Korneuburg (Austria)

Data della decisione di rinvio:

4 maggio 2021

Appellante:

L

Appellate:

F

BW

SW

[OMISSIS]

Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria)

[OMISSIS]

Il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg) in qualità di giudice d'appello, [OMISSIS] nelle cause riunite tra [1] (21 C 51/20p) F***** GmbH, [2] (21 C 71/20d) B***** W*****, [3] (21 C 72/20a) S***** W*****[OMISSIS], attrici, [OMISSIS] e L***** GmbH, [OMISSIS] [OMISSIS], convenuta, nell'appello proposto dalla convenuta avverso la sentenza del Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Austria) del 29 aprile 2020, 21 C 51/20p-11 [OMISSIS] ha pronunciato 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 5, paragrafo 3, 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 [Or. 2] 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 un vettore aereo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 del suddetto regolamento, **qualora raggiunga la destinazione finale dei passeggeri con un ritardo di 7 ore e 41 minuti, perché l'aeromobile era stato danneggiato da un fulmine nel penultimo volo precedente; 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 [di cui trattasi] 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 altro aeromobile, che effettuava detto volo con un ritardo in partenza di 7 ore e 40 minuti.**

[2] 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 ai passeggeri del trasferimento su un altro volo con il quale essi raggiungerebbero la propria destinazione finale con un ritardo inferiore, anche quando il vettore aereo operi il volo servendosi, al posto di quello non più utilizzabile, di un aeromobile sostitutivo, con il quale i passeggeri raggiungeranno la propria destinazione finale con un ritardo prolungato.**

[II] [OMISSIS] [Sospensione del procedimento] [Or. 3]

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

P***** S*****, la seconda e la terza attrice erano in possesso ciascuna di una prenotazione confermata per il volo OE 100 operato dalla convenuta da Vienna (VIE; Austria) 21 ottobre 2019, ore 11:30, a Palma di Maiorca (PMI; Spagna) 21 ottobre 2019, ore 13:55.

La convenuta operava il volo in ritardo, l'orario effettivo di partenza è stato alle 19:10, l'orario effettivo di arrivo alle 21:36. La tratta di volo prevista era superiore a 1 500 km secondo il metodo della rotta ortodromica. P***** S***** cedeva alla prima attrice, che accettava, i propri diritti originati da tale evento nei confronti della convenuta.

In base a quanto affermato dalla convenuta, l'aeromobile inizialmente 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:

[3] OE 100, il volo di cui trattasi, 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 oggetto del procedimento 22 R 258/20a di questo Collegio, rispettivamente, della causa C-672/20 della Corte. Il [Or. 4] 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.

Con domande separate, ciascuna delle attrici chiedeva alla convenuta il pagamento di EUR 250 [OMISSIS] invocando l'inesistenza di circostanze eccezionali. Esse contestavano che il ritardo fosse dovuto al fulmine. A loro avviso, non poteva essere presa in considerazione una circostanza verificatasi prima del volo immediatamente precedente. La convenuta non avrebbe neanche adottato tutte le misure ragionevoli a suo carico per evitare ritardi del volo. Essa avrebbe dovuto preparare un aeromobile sostitutivo con annesso equipaggio e metterlo a disposizione dei passeggeri all'ora prevista. La convenuta sarebbe tenuta ad esporre i motivi per i quali non sarebbe stato possibile il trasferimento dei passeggeri su un altro volo.

La **convenuta** non poneva in discussione la data di decorrenza degli interessi, bensì le domande stesse nell'an e nel quantum chiedendone il rigetto, sulla base del fatto che l'aeromobile sarebbe stato danneggiato dal fulmine nel volo precedente. Nel corso del pre-flight-check riguardante il volo di cui trattasi sarebbe emerso che lo stato dei danni oppure delle riparazioni provvisorie effettuate sul volo precedente era evidentemente peggiorato, talché il pilota avrebbe disposto la riparazione e una nuova ispezione. La revisione avrebbe avuto inizio alle ore 15:05. La durata delle attività ispettive non sarebbe stata prevedibile. Alle ore 15:07 sarebbe stato messo in funzione un aeromobile sostitutivo, atterrato a Vienna alle ore 18:15, grazie al quale sarebbe stato possibile operare il volo ritardato. [Or. 5]

Nella **sentenza impugnata** il giudice di primo grado accoglieva le domande. Il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat) non aveva svolto accertamenti in ordine alla causa del ritardo, sul presupposto evidentemente che un fulmine costituisse 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. Dai fatti esposti (in estrema sintesi) si evincerebbe che la convenuta non abbia illustrato a sufficienza

le misure ragionevoli da adottare per evitare il ritardo. Una possibile misura ragionevole sarebbe stato il trasferimento dei passeggeri su un altro volo da Vienna a Palma di Maiorca oppure l'utilizzazione di un aeromobile sostitutivo facente parte della propria flotta o ancora il ricorso al subnoleggio, al fine di poter operare il volo all'orario previsto o almeno con un ritardo inferiore alle tre ore. Il giudice de quo richiamava il fatto che la convenuta avrebbe dovuto prevedere, già nel momento in cui il fulmine aveva colpito l'aeromobile, vale a dire alle ore 9:00 circa, che i voli successivi potessero subire un notevole ritardo, anche se l'ispezione, in ultima analisi, non avesse riscontrato alcun danno significativo.

[OMISSIS][Conclusioni] **[Or. 6]**

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

Il volo della convenuta del 21 ottobre 2019 è oggetto di numerosi procedimenti avviati da molti passeggeri nei confronti della stessa convenuta attualmente pendenti dinanzi a questo Collegio, incluso il procedimento 22 R 258/20a, nel quale questo Collegio aveva deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte – oltre ad una questione vertente sull'ambito di applicazione del regolamento sui diritti dei passeggeri dell'Unione europea, non rilevante nel caso di specie – le questioni pregiudiziali di cui al dispositivo. Medio tempore detto procedimento è cessato a seguito della rinuncia all'appello. La domanda di pronuncia pregiudiziale di cui alla causa C-672/20 pendente dinanzi alla Corte è stata ritirata in data 28 aprile 2021. Le questioni sono pertanto (quasi) identiche alla seconda e alla terza questione della domanda di pronuncia pregiudiziale ritirata.

Sulle questioni pregiudiziali:

Sulla prima questione:

La convenuta ha invocato l'esistenza di una circostanza eccezionale quale causa del ritardo (prolungato) ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri, deducendo che il penultimo volo precedente era stato colpito da un fulmine. Ciò avrebbe comportato la necessità di ispezionare e – dopo l'effettuazione del volo successivo al sinistro – di riparare l'aeromobile inizialmente previsto. Detta circostanza è stata espressamente contestata dalle attrici nel procedimento di primo grado, ma il giudice di primo grado non ha svolto alcun accertamento al riguardo.

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 – **[Or. 7]** un presupposto necessario per il giudice d'appello ai fini della soluzione del caso 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 [Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg), 24 ottobre 2019, 21 R 222/19y; da ultimo, 21 luglio 2020, 22 R 209/20i]. La questione viene però risolta in senso contrario da altri giudici austriaci [ad esempio, Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Tribunale circoscrizionale per le controversie commerciali di Vienna, Austria) 31 marzo 2017, 11 C 227/16m = RRa 2018, 289).

Questo stesso Collegio ritiene (ancora) di potersi discostare dalla sua pregressa 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 [Or. 8] possa, in linea di principio, costituire una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri.

Sulla seconda questione:

Nel suo appello, la convenuta contesta la conclusione del giudice di primo grado secondo la quale essa non avrebbe presentato alcun argomento riguardante un'eventuale modifica della prenotazione de[lle] attric[i] sostenendo, contro il ragionamento di detto giudice, di aver dedotto sufficienti argomenti in ordine alla ragionevolezza della misura adottata: al fine di ridurre il ritardo accumulato dal volo OE 100, essa ha sostituito l'aeromobile originariamente previsto e messo a disposizione un aeromobile sostitutivo facente parte della propria flotta, operando quindi il volo, sebbene in ritardo. 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 siano stati trasferiti su altri voli.

Le attrici, ora appellate, contrappongono 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 Portugueseses*, 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, che arrivino meno tardi rispetto al volo successivo del vettore aereo interessato (sentenza *Transportes [Or. 9] Aéreos Portugueseses*, punto 59). [OMISSIS] [Osservazioni sul procedimento nazionale]

L'appellante, dal canto suo, non approfondisce l'esame della sentenza *Transportes Aéreos Portugueseses* 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 qui in esame, la convenuta ha potuto trasportare i passeggeri sul volo prenotato, anche se con un ritardo prolungato, senza che fosse necessaria una modifica della prenotazione. La questione se sulla specifica tratta aerea ci fosse un'altra opportunità di raggiungere la destinazione finale, pur con un ritardo prolungato, ma in significativo anticipo rispetto al volo ritardato della convenuta, resta al momento senza risposta (diversamente che nel procedimento [OMISSIS] dinanzi a questo Collegio oppure nella causa C-672/20 dinanzi alla Corte) e dev'essere [Or. 10] ancora esaminata dal giudice di primo grado, ove venga considerata rilevante la modifica della prenotazione.

Questo Collegio continua a ritenere che la modifica della prenotazione in concreto 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. 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 Portugueseses*, 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 Portugueseses*.

Questo Collegio ritiene necessaria la trattazione congiunta di entrambe le questioni per potersi pronunciare definitivamente sull'appello. Qualora il fulmine non costituisca una circostanza eccezionale, la sentenza impugnata dovrà essere certamente confermata, laddove invece esso costituisca una circostanza eccezionale, il giudice di primo grado dovrà esaminare la sussistenza di un nesso di causalità tra il fulmine e il ritardo prolungato (prima 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 o confermata o annullata (seconda questione). **[Or. 11]**

[II] [OMISSIS] [Sospensione del procedimento]

Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg), XXII Sezione

Korneuburg, 4 maggio 2021

[OMISSIS]

DOCUMENTO DI LAVORO