Causa C-156/22

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

17 febbraio 2022

Giudice del rinvio:

Landgericht Stuttgart (Germania)

Data della decisione di rinvio:

3 febbraio 2022

Ricorrente in appello:

TAP Portugal

Convenuta in appello:

flightright GmbH

[OMISSIS]

Landgericht Stuttgart Ordinanza

Nella causa

Flightright GmbH, [omissis]

– Ricorrente in primo grado e appellata –

[omissis]

contro

TAP Portugal, [omissis]

– Convenuta in primo grado e appellante –

[omissis]

avente ad oggetto una domanda di compensazione pecuniaria (volo TP597/TP1944 del 17 luglio 2019),

in data 3 febbraio 2022 il Landgericht Stuttgart, Quinta Sezione civile, [*omissis*]

1 così ha deciso:

2 I. Il procedimento d'appello è sospeso.

II. Ai sensi dell'articolo 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea viene sottoposta alla Corte di Giustizia dell'Unione europea la seguente questione pregiudiziale vertente sull'interpretazione del diritto dell'Unione:

3 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 di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1)], debba essere interpretato nel senso che si configura una circostanza eccezionale ai sensi di tale disposizione qualora un volo in partenza da un aeroporto situato al di fuori della base del vettore aereo operativo venga cancellato perché, poco prima della partenza, improvvisamente ed in modo imprevedibile per il vettore aereo, un membro dell'equipaggio assegnato a tale volo (nella fattispecie il copilota), che ha superato senza alcuna restrizione i prescritti esami medici periodici, , decede o si ammala gravemente al punto di non essere in grado di effettuare il volo.

Motivazioni:

Elementi di fatto

4 La ricorrente nel procedimento principale chiede al vettore aereo convenuto, in virtù di un diritto ceduto, una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 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 (GU 2004, L 46, pag. 1)] (in prosieguo: il «regolamento sui diritti dei passeggeri»).

5 La parte convenuta era il vettore aereo operativo del volo TP597 del 17 luglio 2019 da Stoccarda a Lisbona, con partenza prevista alle 06:05 ora locale. Il volo è stato cancellato. La convenuta invoca circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri. Il copilota, che avrebbe dovuto operare il volo oggetto della controversia, sarebbe stato trovato morto nel suo letto nella camera d'albergo all'alba del 17 luglio 2019, alle 04:15 ora locale, quando avrebbe dovuto essere prelevato in albergo e portato in aeroporto. L'intero equipaggio si sarebbe allora dichiarato non idoneo a volare. Il decesso improvviso del padre di famiglia, sulla quarantina, avrebbe costituito un grave shock, totalmente imprevedibile per tutti. Un tale evento esterno non avrebbe potuto essere controllato dal vettore aereo. Non sarebbe stato disponibile personale sostitutivo al di fuori della base della convenuta. Un equipaggio

sostitutivo sarebbe stato fatto arrivare da Lisbona a Stoccarda con il primo volo del giorno in partenza alle 11:25, con arrivo alle 15:20. I passeggeri sarebbero quindi stati trasportati il più rapidamente possibile a Lisbona, sul volo sostitutivo TP593 alle 16:40.

Decisioni in primo grado

- 6 L'Amtsgericht (Tribunale circoscrizionale) ha condannato la convenuta a corrispondere la compensazione pecuniaria richiesta. Esso ha motivato la sua decisione indicando che la convenuta non poteva invocare l'esistenza di circostanze eccezionali, poiché, al pari dell'improvvisa grave malattia di un membro dell'equipaggio, anche un decesso improvviso e imprevedibile rientrerebbe esclusivamente nella sfera operativa del vettore aereo. Non si tratterebbe di un evento esterno all'impresa, bensì del rischio corso da qualsiasi datore di lavoro, che dovrebbe essere considerato nel contesto della normale operatività di un'impresa.
- 7 La convenuta ha interposto appello contro tale condanna dinanzi al Landgericht Stuttgart (Tribunale del Land di Stoccarda, Germania). Dinanzi alla Sezione sono pendenti altri due procedimenti, 5 S 30/21 e 5 S 32/21, che riguardano lo stesso volo. La sezione sottopone alla Corte i tre procedimenti, suggerendole di riunirli. Dal momento che le ricorrenti nel procedimento principale non sono identiche in tutte le cause, la riunione delle stesse ai fini di un trattamento comune e della sentenza dinanzi alla Sezione non è opportuna nella fattispecie.

Rilevanza della questione pregiudiziale ai fini della soluzione della controversia e posizione giuridica provvisoria della Sezione

- 8 *[omissis]*
- 9 La decisione sul ricorso dipende dalla pronuncia della Corte di giustizia dell'Unione europea, che deve risolvere la questione pregiudiziale di cui al dispositivo.
- 10 L'interpretazione da parte della Corte dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri è decisiva per valutare se la ricorrente interessata abbia diritto ad una compensazione pecuniaria dei passeggeri interessati dalla cancellazione. Mentre, secondo le ricerche effettuate dalla Sezione, la giurisprudenza tedesca difende in parte la tesi, condivisa anche dall'Amtsgericht Nürtingen (Tribunale circoscrizionale di Nürtingen, Germania) in primo grado, secondo cui, trattandosi della sfera di rischio operativo del vettore aereo, non sussiste una circostanza eccezionale nel senso di un evento esterno [Landgericht Darmstadt (Tribunale del Land di Darmstadt, Germania), 6 aprile 2011, 7 S 122/10 *[omissis]*; Landgericht Darmstadt (Tribunale del Land di Darmstadt), 23 maggio 2012, 7 S 250/11 *[omissis]*; Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunale circoscrizionale di Francoforte sul Meno, Germania), 20 maggio 2011,

31 C 245/11 [*omissis*]], nei Paesi Bassi, per quanto risulta alla Sezione, vi è stato un mutamento di giurisprudenza al riguardo, nel senso che la malattia improvvisa di un membro dell'equipaggio è ormai considerata come un evento esterno, non controllabile dal vettore aereo [Rechtbank Noord-Holland (Tribunale dell'Olanda settentrionale, Paesi Bassi), 28 ottobre 2020, ECLI:NL:RBNHO:2020:8758 diversamente dalla sentenza Rechtbank Noord-Holland (Tribunale dell'Olanda settentrionale, Paesi Bassi), dell'11 marzo 2020, ECLI:NL:RBNHO:2020:2920, che fa parimenti riferimento alla sfera di rischio di un'impresa].

- 11 Una ricerca nella banca dati francese Légifrance ha permesso di reperire una sentenza della Cour de cassation (Corte di cassazione, Francia) del 5 febbraio 2020, 19-12.294, ECLI:FR:CCASS:2020:C100113, nella quale è stata parimenti esclusa l'esistenza di circostanze eccezionali in caso di malattia o indisposizione del pilota, non trattandosi di un evento eccezionale (punto 5 della sentenza citata).
- 12 La Sezione è incline a ritenere che il vettore aereo sia, in linea di principio, responsabile dell'idoneità al volo e della disponibilità del proprio personale e che sia quindi, sostanzialmente, anche tenuto a prevedere una certa disponibilità di personale sostitutivo. Tuttavia, poiché la questione è controversa nella giurisprudenza europea e nella dottrina e finora non si sono ancora pronunciati né il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania), massimo organo giurisdizionale in Germania, né la Corte di giustizia dell'Unione europea, questa Sezione sottopone la controversia a quest'ultima affinché si pronunci in via pregiudiziale.

[*omissis*]