

**Causa C-405/23****Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia****Data di deposito:**

3 luglio 2023

**Giudice del rinvio:**

Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia, Germania)

**Data della decisione di rinvio:**

22 giugno 2023

**Resistente e appellante:**

Touristic Aviation Services Limited

**Ricorrente e appellata:**

Flightright GmbH

**Oggetto del procedimento principale**

Trasporto aereo – Diritti dei passeggeri – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Compensazione pecuniaria riconosciuta ai passeggeri aerei in caso di ritardo prolungato di un volo – Carenza di personale addetto allo smistamento dei bagagli – Circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso

**Oggetto e fondamento giuridico del rinvio pregiudiziale**

Interpretazione del diritto dell'Unione, articolo 267 TFUE

**Questione pregiudiziale**

Se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che una carenza di personale presso il gestore aeroportuale o presso un'impresa da questi incaricata dello smistamento dei bagagli che esso deve effettuare configura una circostanza eccezionale ai sensi di tale disposizione,

che sfugge al controllo del vettore aereo che si avvale di tale servizio del gestore aeroportuale / dell'impresa da quest'ultimo incaricata, e si ripercuote, sopravvenendo dall'esterno, sulla sua normale attività, o se lo smistamento dei bagagli da parte del gestore aeroportuale / di un'impresa da quest'ultimo incaricata e una carenza di personale del gestore stesso addetto alle operazioni di carico e scarico siano imputabili al normale esercizio dell'attività di detto vettore aereo, cosicché un esonero ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 possa venire in rilievo solo se il motivo della carenza di personale costituisce una circostanza eccezionale ai sensi di tale disposizione.

### **Disposizioni di diritto dell'Unione richiamate**

Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità

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

### **Breve esposizione dei fatti e del procedimento**

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale trae origine da una controversia tra le parti in relazione a una compensazione pecuniaria per un importo complessivo di EUR 800, che la ricorrente chiede a seguito di surroga nei diritti dei passeggeri interessati. Questi erano prenotati il 4 luglio 2021 sul volo XR 1092 operato dalla resistente da Colonia/Bonn a Kos, che raggiungeva l'aeroporto del luogo di destinazione con un ritardo di circa tre ore e mezza.
- 2 L'Amtsgericht (Tribunale circoscrizionale) accoglieva il ricorso. Esso ha lasciato in sospeso la questione se il ritardo prolungato fosse imputabile a una circostanza eccezionale, in quanto avrebbe comunque potuto essere evitato se la resistente avesse adottato tutte le misure del caso.
- 3 Con il suo ricorso in appello, la resistente insiste nella richiesta di respingere il ricorso. La ricorrente chiede il rigetto dell'appello.

### **Principali argomenti delle parti nel procedimento principale**

- 4 La resistente sostiene che il ritardo prolungato sia dovuto a una carenza di personale del gestore dell'aeroporto di Colonia/Bonn riconducibile alla pandemia di Covid 19, carenza ad essa non imputabile. Già il volo precedente avrebbe registrato un ritardo di un'ora e 17 minuti per mancanza di personale addetto al check-in. In caso di regolare svolgimento del volo precedente e di quello oggetto della controversia non sarebbe stato prevedibile un ritardo superiore a tre ore.

Tuttavia, mancava anche personale per lo smistamento dei bagagli e per questo motivo l'esecuzione del volo avrebbe subito un ulteriore ritardo di due ore e 13 minuti. Infine sarebbe sopravvenuto, a causa delle condizioni meteorologiche, un ritardo di 19 minuti dopo la chiusura dei portelloni.

- 5 La ricorrente fa valere che le situazioni descritte non dovrebbero essere considerate circostanze eccezionali.

### **Breve illustrazione della motivazione del rinvio pregiudiziale**

- 6 A parere del giudice del rinvio, a torto l'Amtsgericht ha accolto il ricorso con la motivazione che la resistente non avrebbe dimostrato quali misure essa avrebbe valutato nella specie per evitare o ridurre il ritardo in oggetto.
- 7 Secondo la giurisprudenza della Corte, ai sensi dei considerando 14 e 15 nonché dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, il vettore aereo è esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria ai passeggeri, a norma dell'articolo 7 di tale regolamento, 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 (sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 19; sentenza dell'11 giugno 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punto 36). A tale proposito, le misure del caso che un vettore aereo dovrebbe adottare al fine di evitare che circostanze eccezionali comportino un ritardo prolungato di un volo o offrano un motivo per il suo annullamento dipendono dalle condizioni specifiche; dev'essere valutato in funzione della situazione se dette misure siano adeguate (sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punti 40 e 42; sentenza del 12 maggio 2011, Eglītis e Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punto 30).
- 8 Partendo da questo presupposto, non sussisteva alcun obbligo da parte della resistente di valutare e adottare misure ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. Già non appare evidente che fosse prevedibile per la resistente il verificarsi di un ritardo prolungato. L'arrivo in ritardo del precedente volo a Colonia/Bonn era imputabile a un ritardo originario del volo eseguito il giorno precedente, derivante dalla mancanza di personale addetto al check-in, il che rientrava nella competenza propria della resistente. Non vi erano indizi per ritenere che potessero da ciò derivare ulteriori ritardi. Inoltre, non risultano neppure evidenti misure che la resistente avrebbe potuto adottare per evitare il

ritardo prolungato. Dalla sentenza della Corte dell'11 giugno 2020, *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460), citata dall'Amtsgericht, non emerge, secondo il giudice del rinvio, alcun obbligo di verificare la possibilità di riprenotare i passeggeri interessati su un altro volo. La carenza di personale della società aeroportuale incaricata dello smistamento dei bagagli riguardava molteplici voli, che parimenti hanno registrato ritardi. In tali circostanze, oggettivamente, non si poteva supporre che una prenotazione su un altro volo avrebbe potuto far sì che i passeggeri interessati raggiungessero più rapidamente la loro destinazione di viaggio.

- 9 Pertanto l'Amtsgericht non avrebbe dovuto astenersi dall'indagare se detta carenza di personale addetto allo smistamento dei bagagli, addotta come motivo del ritardo prolungato, costituisca una circostanza eccezionale.
- 10 Secondo una costante giurisprudenza della Corte, la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, designa 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, condizioni, queste due, che sono cumulative e il cui rispetto deve essere oggetto di valutazione caso per caso (v. sentenza del 31 gennaio 2013, *Mc Donagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, punto 29; sentenza del 23 marzo 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 23). Nella sentenza del 23 marzo 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226), la Corte ha dichiarato che dalla sua giurisprudenza relativa alla nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, risulta che gli eventi di origine «interna» devono essere distinti da quelli di origine «esterna» al vettore aereo operativo. Tutti gli eventi «esterni» hanno in comune il fatto di derivare dall'attività del vettore aereo e da circostanze esterne, più o meno frequenti nella pratica, ma che sfuggono all'effettivo controllo del vettore aereo, 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. Nell'ordinanza del 14 novembre 2014, *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377, punto 19), la Corte, in merito a un problema tecnico dovuto all'urto di una scaletta mobile d'imbarco di un aeroporto contro un aeromobile, ha osservato che, nell'ambito del trasporto aereo di passeggeri, simili scalette o passerelle mobili vengono necessariamente utilizzate, consentendo ai passeggeri stessi di salire e scendere dall'aereo, e che quindi i vettori aerei si trovano con regolarità ad affrontare situazioni correlate all'impiego di siffatte scalette mobili. In tali circostanze, l'urto di un aeromobile con una scaletta mobile di questo genere deve essere considerato un evento inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo.
- 11 Su questa base, nella specie l'attività di smistamento dei bagagli potrebbe dover essere classificata come inerente al normale esercizio dell'attività della resistente, in quanto serve direttamente all'adempimento della prestazione di trasporto dovuta ai passeggeri. Una carenza del personale addetto allo smistamento dei bagagli dovrebbe quindi a sua volta essere attribuita al normale esercizio

dell'attività della resistente, con la conseguenza che si dovrebbe negare la sussistenza di una circostanza eccezionale. Per contro, proprio dalla circostanza che presso l'aeroporto di Colonia/Bonn lo smistamento dei bagagli viene eseguito dal gestore aeroportuale, e non dalla resistente stessa o da un prestatore di servizi da essa incaricato, potrebbe derivare che la carenza di personale addetto allo smistamento dei bagagli costituisce una causa esterna, che sfugge al controllo della resistente e si ripercuote, sopravvenendo dall'esterno, sulla sua normale attività.

- 12 Il giudice del rinvio ritiene che ricorra una circostanza eccezionale. Lo smistamento dei bagagli fa parte dei servizi di assistenza a terra svolti in Germania originariamente dagli stessi gestori aeroportuali o dalle loro filiali e, anche dopo la liberalizzazione del settore del trasporto aereo operata dalla direttiva 96/67/CE e la sua trasposizione in diritto nazionale, rimane sostanzialmente in mano alla società aeroportuale. Con queste premesse, la risposta alla questione se una carenza di personale addetto allo smistamento dei bagagli costituisca una circostanza eccezionale potrebbe dipendere dal fatto che lo smistamento dei bagagli fosse eseguito, come nella presente fattispecie, dalla società aeroportuale, con la conseguenza che si dovrebbe ritenere sussistente una circostanza eccezionale, oppure che fosse competente per tale operazione lo stesso vettore aereo interessato, o che questi avesse affidato il compito a un prestatore di servizi, cosicché lo smistamento dei bagagli farebbe parte della normale attività del vettore aereo interessato, con la conseguenza che in un caso del genere si dovrebbe negare la sussistenza di una circostanza eccezionale.
- 13 Sulla base dell'esonero spettante nel caso di specie per l'ulteriore ritardo di due ore e 13 minuti verificatosi all'aeroporto di Colonia/Bonn per mancanza di personale addetto allo smistamento dei bagagli, il ritardo imputabile alla resistente risulterebbe al di sotto delle tre ore, per cui essa non sarebbe tenuta al pagamento della compensazione pecuniaria.
- 14 Qualora invece si pervenisse alla conclusione che anche lo smistamento dei bagagli effettuato dal gestore aeroportuale rientra nell'esercizio della normale attività del vettore aereo che si avvale di tale servizio, verrebbe in considerazione un esonero della resistente ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 solo se la carenza di personale quale motivo del ritardo fosse imputabile a una circostanza eccezionale. A parere del giudice di rinvio si deve negare tale ipotesi. La carenza di personale addetto allo smistamento dei bagagli nell'esecuzione del volo oggetto della controversia non costituiva una conseguenza imperativa e non evitabile da parte della resistente della pandemia di Covid 19. Dalle affermazioni della resistente non si ricava che il gestore aeroportuale non avrebbe potuto gestire la pianificazione del personale in modo che, con la ripresa delle attività di trasporto aereo dopo la pandemia, si evitassero ritardi prolungati dei voli. Piuttosto, viene riconosciuto che il gestore aeroportuale, colto di sorpresa dal repentino e vertiginoso aumento del numero di passeggeri e di voli a partire da inizio luglio 2021, non avrebbe provveduto tempestivamente a un aumento del personale.

- 15 In base alle considerazioni che precedono, l'esito del ricorso in appello dipende dall'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

DOCUMENTO DI LAVORO