

Corte di giustizia dell'Unione Europea

Terza Sezione

Sentenza 4 aprile 2019

«Rinvio pregiudiziale - Trasporto aereo - Regolamento (CE) n. 261/2004 - Articolo 5, paragrafo 3 - Compensazione ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato - Portata - Esonero dall'obbligo di compensazione - Nozione di "circostanze eccezionali" - Danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto alla presenza di un oggetto estraneo sulla pista di un aeroporto».

Nella causa C-501/17, avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia, Germania), con decisione del 25 luglio 2017, pervenuta in cancelleria il 18 agosto 2017, nel procedimento Germanwings GmbH contro Wolfgang Pauels.

1. La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'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).

2. Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia pendente tra il sig. Wolfgang Pauels e Germanwings GmbH, vettore aereo, in merito al rifiuto di quest'ultima di offrire una compensazione a detto passeggero, il cui volo ha subito un ritardo prolungato.

Contesto normativo

3. I considerando 14 e 15 del regolamento n. 261/2004 così recitano:

«(14) Come previsto ai sensi della convenzione di Montreal, gli obblighi che incombono ai vettori aerei operativi dovrebbero essere limitati o dovrebbero non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.

(15) Dovrebbe essere considerata una circostanza eccezionale il caso in cui l'impatto di una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un

particolare aeromobile in un particolare giorno provochi un lungo ritardo, un ritardo che comporti un pernottamento o la cancellazione di uno o più voli per detto aeromobile, anche se tutte le ragionevoli misure sono state adottate dal vettore aereo interessato per evitare ritardi o cancellazioni».

4. L'articolo 5 di tale regolamento, recante il titolo «Cancellazione del volo», ai paragrafi 1 e 3 dispone quanto segue:

«1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati:

(...)

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:

i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure

ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure

iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

(...)

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, 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».

5. L'articolo 7 di detto regolamento, recante il titolo «Diritto a compensazione pecuniaria», al suo paragrafo 1, lettera a), prevede quanto segue:

«Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri interessati ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1 500 chilometri;

(...)».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

6. Il sig. Pauels ha prenotato, con Germanwings, un volo da Dublino (Irlanda) a Düsseldorf (Germania).

7. Tale volo è stato effettuato il 28 agosto 2015 con un ritardo all'arrivo di tre ore e ventotto minuti.

8. Germanwings ha respinto la richiesta di compensazione pecuniaria del sig. Pauels con la motivazione che il ritardo del volo interessato era dovuto a «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, che la esoneravano dal suo obbligo di compensazione pecuniaria di cui all'articolo 5, paragrafo 1, di detto regolamento.

9. A tale riguardo, Germanwings sostiene che il ritardo era dovuto alla scoperta di una vite, durante i preparativi per il decollo del volo in questione, in uno degli pneumatici dell'aeromobile operante tale volo, la quale ha imposto la sostituzione dello pneumatico interessato.

10. L'Amtsgericht Köln (Tribunale circoscrizionale di Colonia, Germania), adito dal sig. Pauels, ha condannato Germanwings a versare a quest'ultimo l'importo di EUR 250 maggiorato degli interessi, ritenendo che i danni causati allo pneumatico di un aeromobile a causa della presenza di una vite sulla pista di un aeroporto costituiscano una circostanza inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo che non sfugge a un effettivo controllo da parte di quest'ultimo. A sostegno della sua decisione, l'Amtsgericht Köln (Tribunale circoscrizionale di Colonia) ha aggiunto che la sua analisi è anche in linea con la volontà del legislatore, come dimostrano l'esistenza di un controllo della pista e l'obbligo ex lege di effettuare tale controllo.

11. Germanwings ha proposto appello avverso la suddetta decisione dinanzi al Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia). Essa ritiene che l'Amtsgericht Köln (Tribunale circoscrizionale di Colonia) abbia eccessivamente ampliato l'ambito degli elementi soggetti al suo controllo. A tal riguardo, la stessa afferma che l'utilizzo delle piste di un aeroporto rientra nell'ambito del traffico aereo in generale e non in quello di una specifica attività del vettore aereo. Essa ritiene che neppure la pulizia delle piste rientri fra i compiti del vettore aereo e sia sottratta al controllo di quest'ultimo.

12. Il Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia) ritiene che la soluzione della controversia dipenda dalla questione se, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 di quest'ultimo, il danneggiamento di uno pneumatico dovuto alla presenza di una vite sulle piste sia o meno inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato e, per la sua natura o per la sua origine, sfugga all'effettivo controllo di quest'ultimo.

13. Detto giudice rileva di aver dichiarato in diversi procedimenti antecedenti che il danneggiamento dello pneumatico di un aeromobile dovuto alla presenza sulla pista di chiodi o di altri oggetti simili costituisce una «circostanza eccezionale» in quanto la presenza di corpi estranei di tal genere costituisce un

rischio che sfugge al controllo del vettore aereo e dunque un evento sopravvenuto dall'esterno, diversamente dalla prematura difettosità di alcune parti di un aeromobile nonostante una regolare manutenzione.

14. Nondimeno, esso richiama la giurisprudenza in senso contrario di altri giudici, segnatamente a seguito dell'ordinanza del 14 novembre 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), pur ritenendo che il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto alla presenza di corpi estranei sulla pista non può essere equiparato a una collisione con una passerella d'imbarco come nel caso della fattispecie da cui è scaturita detta ordinanza e dovrebbe piuttosto essere assimilata a una collisione con un volatile, come nel caso della fattispecie da cui è scaturita la sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342). A tal riguardo, esso osserva che la pulizia delle piste rientra nell'ambito della sicurezza dell'aeroporto e non in quello della responsabilità del vettore aereo.

15. Esso ritiene pertanto necessario adire la Corte, pur rilevando che, qualora nel caso di specie si dovesse optare per la qualificazione come «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, ciò comporterebbe un'ulteriore istruzione da parte sua.

16. Ciò premesso, il Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se il danneggiamento di uno pneumatico per aeromobili dovuto a una vite presente sulla pista di decollo o di atterraggio [corpo estraneo/FOD (Foreign Object Damage)] costituisca una "circostanza eccezionale" ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del [regolamento n. 261/2004]».

Sulla questione pregiudiziale

17. Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 di quest'ultimo, debba essere interpretato nel senso che il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista di un aeroporto rientri nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione.

18. Occorre ricordare che, in caso di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, vale a dire un ritardo di durata pari o superiore a tre ore, il legislatore dell'Unione ha voluto modificare gli obblighi dei vettori aerei previsti dall'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 (v. sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 19 e giurisprudenza ivi citata).

19. Ai sensi dei considerando 14 e 15 nonché dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, secondo l'interpretazione di tali norme fornita dalla Corte, il vettore aereo è liberato infatti dal suo obbligo di compensazione pecuniaria ai passeggeri, a norma dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, 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 (v. sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 20 e giurisprudenza ivi citata) e, qualora si verifichi una siffatta 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 (v., in tal senso, sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punti 29 e 34).

20. Secondo una costante giurisprudenza, possono essere considerate «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, gli eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non siano inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggano all'effettivo controllo di quest'ultimo (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 23, nonché del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 22), e tali due condizioni sono cumulative (sentenza del 17 aprile 2018, Krusemann e a., C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, punto 34).

21. Per quanto riguarda la questione se il danneggiamento degli pneumatici di un aeromobile, che sono elementi indispensabili per il funzionamento di quest'ultimo, possa essere qualificato come «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, va anzitutto rilevato che la prematura difettosità anche inaspettata di taluni pezzi di un aeromobile in particolare costituisce, in linea di principio, un evento intrinsecamente legato al sistema di funzionamento di quest'ultimo (v., in tal senso, sentenze del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punti 41 e 42, nonché del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 23).

22. In effetti, i vettori aerei si ritrovano regolarmente a far fronte a tali difettosità, alla luce delle particolari condizioni in cui si svolge il trasporto aereo e del grado di sofisticatezza tecnologica degli aeromobili (v., in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 24; ordinanza del 14 novembre 2014, Siewert, C-394/14,

EU:C:2014:2377, punto 19, nonché sentenza del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punti 37 e 42).

23. A tale proposito, è pacifico che gli pneumatici degli aeromobili sono sottoposti a pressioni estreme durante il decollo e l'atterraggio e sono quindi esposti a un costante rischio di danneggiamento, che giustifica regolari controlli di sicurezza, particolarmente rigidi, che fanno parte delle condizioni correnti che le imprese di trasporto aereo devono osservare.

24. Ciò premesso, qualora la difettosità in questione abbia origine esclusivamente nella collisione con un oggetto estraneo, circostanza che il vettore aereo ha l'onere di dimostrare, tale difettosità non può essere considerata come intrinsecamente legata al sistema di funzionamento dell'apparecchio.

25. È questo il caso, in particolare, del danneggiamento di un aeromobile provocato dalla collisione tra quest'ultimo e un volatile (sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 24) nonché, come nella controversia di cui al procedimento principale, del danneggiamento di uno pneumatico dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista dell'aeroporto.

26. Di conseguenza, il guasto di uno pneumatico causato esclusivamente dalla collisione con un oggetto estraneo presente sulla pista dell'aeroporto non può essere considerato come inerente, per la sua natura o per la sua origine, al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato. Inoltre, in considerazione dei vincoli particolari imposti al vettore aereo durante le operazioni di decollo e di atterraggio relativi segnatamente alla velocità con cui queste ultime sono effettuate e all'imperativo della sicurezza dei passeggeri a bordo, nonché del fatto che la manutenzione delle piste non rientra assolutamente nella competenza del vettore aereo, la suddetta circostanza sfugge al suo effettivo controllo.

27. Di conseguenza, una difettosità siffatta deve essere qualificata come «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

28. Come risulta dal paragrafo 78 delle conclusioni dell'avvocato generale, una siffatta conclusione è in linea con l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei, perseguito dal regolamento n. 261/2004, il quale, come specificato al suo considerando 1, comporta il fatto di non incitare i vettori aerei ad astenersi dall'adottare le misure richieste facendo prevalere il mantenimento e la puntualità dei loro voli sull'obiettivo di sicurezza degli stessi.

29. Tale conclusione non può inoltre essere rimessa in discussione dalla soluzione elaborata nell'ordinanza del 14 novembre 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), in cui la Corte ha statuito che l'urto di una scaletta mobile

d'imbarco di un aeroporto contro un aeromobile non può essere qualificato come «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

30. Un dispositivo del genere viene infatti necessariamente utilizzato nell'ambito del trasporto aereo di passeggeri, consentendo a questi ultimi di salire e scendere dall'aereo (ordinanza del 14 novembre 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, punto 19) e la predisposizione di detto dispositivo avviene di norma in collaborazione con l'equipaggio degli aerei interessati. Pertanto, non si può ritenere né che la circostanza summenzionata non sia inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione, né che la stessa sfugga al suo effettivo controllo.

31. Tuttavia, com'è stato ricordato al punto 19 della presente sentenza, qualora si verifichi una «circostanza eccezionale», il vettore aereo è esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria ai passeggeri ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 solo se è in grado di dimostrare di aver adottato misure idonee in funzione della 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 circostanza comportasse la cancellazione o il ritardo prolungato del volo in questione, senza che si possa pretendere tuttavia che questi acconsenta a sacrifici insopportabili alla luce delle capacità della sua impresa nel momento preso in considerazione.

32. A questo proposito, è emerso nel corso dell'udienza che gli pneumatici degli aeromobili sono oggetto di manutenzione periodica e di procedure di sostituzione standardizzate nell'ambito delle quali i vettori aerei, negli aeroporti da essi serviti, ivi compresi in quelli che non costituiscono le loro sedi principali di attività, possono disporre di contratti per la sostituzione dei loro pneumatici conclusi con società di manutenzione aerea e che garantiscono loro un trattamento prioritario nella sostituzione di detti pneumatici.

33. Pertanto, in una situazione come quella oggetto del procedimento principale, il vettore aereo interessato ha l'onere di dimostrare di essersi avvalso di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che la sostituzione dello pneumatico danneggiato da un oggetto estraneo presente sulla pista di un aeroporto comportasse il ritardo prolungato del volo in questione, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.

34. Alla luce di quanto precede, si deve rispondere alla questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso regolamento, deve essere interpretato nel senso che il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista

di un aeroporto rientra nella nozione di «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione.

Tuttavia, per essere esonerato dall'obbligo di compensazione pecuniaria ai passeggeri previsto dall'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, il vettore aereo il cui volo abbia subito un ritardo prolungato a causa di una siffatta «circostanza eccezionale» è tenuto a dimostrare di essersi avvalso di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che la sostituzione dello pneumatico danneggiato da un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista di un aeroporto comportasse il suddetto ritardo prolungato del volo in questione.

Sulle spese

35. Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

P.Q.M.

la Corte (Terza Sezione) dichiara:

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, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso regolamento, deve essere interpretato nel senso che il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista di un aeroporto rientra nella nozione di «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione.

Tuttavia, per essere esonerato dall'obbligo di compensazione pecuniaria ai passeggeri previsto dall'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, il vettore aereo il cui volo abbia subito un ritardo prolungato a causa di una siffatta «circostanza eccezionale» è tenuto a dimostrare di essersi avvalso di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che la sostituzione dello pneumatico danneggiato da un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista di un aeroporto comportasse il suddetto ritardo prolungato del volo in questione.