

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

7 luglio 2022

"Rinvio pregiudiziale - Trasporti aerei - Regolamento (CE) n. 261/2004 - Compensazione ed assistenza ai passeggeri - Cancellazione o ritardo prolungato di un volo - Articolo 5, paragrafo 3 - Esonero dall'obbligo di versare una compensazione pecuniaria - Circostanze eccezionali - Guasto generalizzato nel sistema di rifornimento di carburante degli aeromobili all'aeroporto"

Nella causa C-308/21,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada - Juiz 4) (Tribunale circondariale delle Azzorre, Quarta Sezione civile di Ponta Delgada, Portogallo), con decisione del 25 gennaio 2021, pervenuta in cancelleria il 14 maggio 2021, nel procedimento

KU,

OP,

GC

contro

S.I. - A.A. SA,

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da N. Jääskinen, presidente di sezione, K. Jürimäe (relatrice), presidente della Terza Sezione, e N. Piçarra, giudice,

avvocato generale: N. Emiliou

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per il governo portoghese, da P. Barros da Costa, C. Chambel Alves, A. Luz e P. Pisco Santos, in qualità di agenti;
- per il governo tedesco, da J. Möller, J. Heitz e M. Hellmann, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da L. Santiago de Albuquerque e K. Simonsson, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni, ha pronunciato la seguente

Sentenza

Svolgimento del processo - Motivi della decisione

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 che contrappone KU, OP e GC alla S.I. - A.A. SA (in prosieguo: la "S.I.") in merito al diritto a compensazione pecuniaria dei passeggeri ai sensi di tale regolamento, in seguito ad un guasto generalizzato nel sistema di rifornimento di carburante di un aeroporto che ha comportato un ritardo del volo superiore a tre ore o una cancellazione del volo.

Contesto normativo

3 I considerando 1, 14 e 15 del regolamento n. 261/2004 enunciano quanto segue:

"(1) L'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.

(...)

(14) Come previsto ai sensi della [Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montréal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di quest'ultima con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38)] degli 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 del medesimo regolamento, intitolato "Cancellazione del volo", prevede quanto segue:

"1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti:

(...)

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 del regolamento in esame, intitolato "Diritto a compensazione pecuniaria", recita:

"1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

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

b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1 500 e 3 500 chilometri;

c) 600 EUR per le tratte aeree che non rientrano nelle lettere a) o b).

Nel determinare la distanza si utilizza come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo all'arrivo rispetto all'orario previsto a causa del negato imbarco o della cancellazione del volo

(...)"

Procedimento principale e questione pregiudiziale

6 GC ha acquistato un biglietto per il volo S4321, operato dalla S.I. il 10 maggio 2017, con partenza da Lisbona (Portogallo) alle 12:50 e arrivo, lo stesso giorno, all'aeroporto di Ponta Delgada (Azzorre, Portogallo) alle 14:15 (ora locale). GC è giunto a destinazione alle 19:30, ossia con un ritardo di 5,15 ore rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto.

7 KU ha prenotato un volo in coincidenza che gli consentiva di recarsi, il 10 maggio 2017, da Lisbona a Santa Maria (Azzorre, Portogallo) via Ponta Delgada. Tale volo in coincidenza, che ha dato luogo ad un'unica prenotazione, era composto da due voli operati dalla S.I., ossia il volo S4321 e il volo SP107, la cui partenza era prevista lo stesso giorno alle 18:45 (ora locale). A causa del ritardo all'arrivo del volo S4321, KU non ha potuto imbarcarsi sul volo SP107 a destinazione di Santa Maria.

8 OP ha acquistato un biglietto per il volo S4142, operato dalla S.I. il 10 maggio 2017, con partenza da Pico (Azzorre, Portogallo) alle 17:35 e arrivo a Lisbona alle 21:05 (ora locale). Poiché il volo S4142 è stato

cancellato, il 10 maggio 2017, OP è stato trasportato sul volo di riprotezione S4136 con partenza da Terceira (Azzorre, Portogallo) alle 21:25 e a destinazione di Lisbona.

9 Il ritardo del volo S4321 e la cancellazione del volo S4142 sono stati causati da un guasto improvviso ed imprevisto nel sistema di rifornimento di carburante dell'aeroporto di Lisbona, verificatosi il 10 maggio 2017 a partire dalle 13:19.

10 Siffatto guasto, che ha comportato una riorganizzazione di tutte le operazioni aeree della piattaforma di tale aeroporto, ha reso necessario ricorrere ai depositi di carburante degli aeroporti limitrofi.

11 GC, KU e OP hanno ciascuno presentato alla S.I., in forza del regolamento n. 261/2004, una domanda di compensazione pecuniaria per il danno subito a causa, per i primi, di un ritardo del volo superiore a tre ore e, per il terzo, della cancellazione del volo che ha comportato a sua volta un ritardo superiore a tre ore all'arrivo. La S.I. ha respinto dette domande adducendo come motivazione che i ritardi di cui trattasi non sono ad essa imputabili, ma sono riconducibili ad un guasto nel sistema di rifornimento di carburante dell'aeroporto, peraltro imprevisto ed inaspettato.

12 I ricorrenti nel procedimento principale hanno quindi proposto ricorso dinanzi al Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada - Juiz 4) (Tribunale circondariale delle Azzorre, Quarta Sezione civile di Ponta Delgada, Portogallo). Tale giudice si chiede se il guasto di cui trattasi costituisca una "circostanza eccezionale" ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, che consentirebbe alla S.I. di essere esonerata da ogni responsabilità. In particolare, esso si interroga sull'interpretazione della nozione di "circostanza eccezionale", ai sensi di tale disposizione, quando, come nel caso di specie, il ritardo superiore a tre ore o la cancellazione di un volo sono causati da un guasto nel sistema di rifornimento di carburante all'aeroporto di origine dei voli o dell'aeromobile di cui trattasi e tale aeroporto è responsabile della gestione del sistema di rifornimento di carburante.

13 Richiamando la giurisprudenza della Corte, il giudice del rinvio si chiede se una situazione come quella descritta al punto precedente rientri nella nozione di "circostanza eccezionale" o debba essere considerata come inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato, di modo che quest'ultimo non possa sottrarsi al suo obbligo di versare una compensazione pecuniaria in una situazione del genere.

14 Ciò premesso, il Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada - Juiz 4) (Tribunale circondariale delle Azzorre, Quarta Sezione civile di Ponta Delgada, Portogallo) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

"Se costituisca una "circostanza eccezionale" ai sensi e agli effetti dell'articolo 5, paragrafo 3, del [regolamento n. 261/2004], un ritardo superiore a tre ore o una cancellazione di voli causati da un guasto nel sistema di rifornimento di combustibile nell'aeroporto di origine, quando la gestione di tale sistema rientra nella responsabilità di tale aeroporto".

Sulla questione pregiudiziale

15 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che, qualora l'aeroporto di origine dei voli o dell'aeromobile di cui trattasi sia responsabile della gestione del sistema di rifornimento di carburante degli aeromobili, un guasto generalizzato nel sistema di rifornimento di carburante possa essere considerato una "circostanza eccezionale" a norma di tale disposizione.

16 In via preliminare, occorre ricordare che, in caso di cancellazione di un volo, l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 prevede che ai passeggeri coinvolti spetti una compensazione pecuniaria da parte del vettore aereo operativo, conformemente all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento, a meno che essi non siano stati previamente informati di tale cancellazione nel rispetto dei termini previsti ai punti da i) a iii) di detto punto c).

17 L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 14 e 15 del regolamento citato, esonera tuttavia il vettore aereo operativo da tale obbligo di versare una compensazione pecuniaria se è in grado di dimostrare che la cancellazione è dovuta a "circostanze eccezionali" che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

18 Per i casi in cui si verificano simili circostanze, la Corte ha dichiarato che il vettore aereo operativo è tenuto a 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 del volo di cui trattasi. Non si può pretendere tuttavia che esso acconsenta a sacrifici insopportabili alla luce delle capacità della sua impresa nel momento pertinente (sentenza del 23 marzo 2021, A., C-28/20, EU:C:2021:226, punto 22 e giurisprudenza ivi citata).

19 Inoltre, la Corte ha anche statuito che quando i passeggeri subiscono un ritardo prolungato del volo all'arrivo, ossia di una durata pari o superiore a tre ore, essi godono del diritto a una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 (v., in tal senso, sentenze del 19 novembre 2009, S. e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punti 60 e 61, nonché del 23 ottobre 2012, N. e a., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punti 34 e 40). Tuttavia, tale ritardo non dà diritto a una compensazione pecuniaria per i passeggeri se il vettore aereo è in grado di dimostrare che il ritardo prolungato è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso (sentenze del 19 novembre 2009, S. e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 69, nonché del 23 ottobre 2012, N. e a., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 40).

20 Secondo una giurisprudenza costante 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 di cui trattasi e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo, condizioni che sono cumulative e la loro osservanza deve essere oggetto di una valutazione caso per caso (sentenza del 23 marzo 2021, A., C-28/20, EU:C:2021:226, punto 23 e giurisprudenza ivi citata).

21 In primo luogo, quindi, occorre stabilire, nel caso di specie, se un guasto generalizzato nel sistema di rifornimento di carburante possa costituire, per la sua natura o la sua origine, un evento non inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato, quando l'aeroporto di origine dei voli o dell'aeromobile di cui trattasi è responsabile della gestione del sistema di rifornimento di carburante.

22 Poiché il carburante è indispensabile per il trasporto aereo dei passeggeri, le operazioni di rifornimento di carburante fanno quindi parte, in linea di principio, del normale esercizio dell'attività del vettore aereo. Pertanto, un problema tecnico verificatosi durante un'operazione di rifornimento condotta in collaborazione con il personale del vettore aereo interessato può costituire un evento inerente al normale esercizio di tale attività (v., per analogia, sentenza del 4 aprile 2019, G., C-501/17, EU:C:2019:288, punto 30).

23 Per contro, quando tale problema di rifornimento di carburante è il risultato di un guasto generalizzato nel sistema di rifornimento gestito dall'aeroporto, esso deve essere distinto dall'ipotesi descritta al punto precedente, poiché un tale evento non può essere equiparato a un problema tecnico, che per sua natura è circoscritto a un solo aeromobile. Detto problema di rifornimento non può essere considerato intrinsecamente legato al funzionamento dell'aeromobile che avrebbe dovuto effettuare il volo cancellato o

che ha effettuato il volo ritardato (v., per analogia, sentenza del 26 giugno 2019, M., C-159/18, EU:C:2019:535, punto 18). Pertanto, tale evento non può costituire, per la sua natura o la sua origine, un evento inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo di cui trattasi.

24 Ciò premesso, poiché le due condizioni che costituiscono la nozione di "circostanze eccezionali" ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 sono cumulative, è necessario, in secondo luogo, determinare se tale evento sfugge completamente al controllo effettivo del vettore aereo interessato.

25 A tal riguardo, dalla giurisprudenza della Corte relativa alla nozione di "circostanze eccezionali", ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n.261/2004, emerge che gli eventi di origine "interna" devono essere distinti da quelli di origine "esterna" al vettore aereo operativo (sentenza del 23 marzo 2021, A., C-28/20, EU:C:2021:226, punto 39). Rientrano quindi in tale nozione, nell'ambito del verificarsi di eventi cosiddetti "esterni", quelli che derivano dall'attività del vettore aereo e da circostanze esterne, più o meno frequenti nella pratica, ma che il vettore aereo non controlla, 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 (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, A., C-28/20, EU:C:2021:226, punti 40 e 41).

26 Pertanto, se il sistema di rifornimento di carburante di un aeroporto è gestito dall'aeroporto o da un terzo, il guasto generalizzato nel sistema di rifornimento di carburante deve essere considerato un evento la cui origine è esterna al vettore aereo e che, di conseguenza, sfugge al suo effettivo controllo.

27 Ciò posto, come risulta dai punti da 17 a 19 della presente sentenza, nei limiti in cui, per esonerarsi dal suo obbligo di versare la compensazione pecuniaria, il vettore aereo il cui volo abbia subito un ritardo prolungato o sia stato cancellato a causa di una circostanza eccezionale, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 14 e 15 del regolamento in parola, è tenuto a dimostrare che tale circostanza non avrebbe potuto essere evitata anche se fossero state adottate tutte le misure del caso e che esso ha adottato misure adeguate alla situazione in grado di ovviare alle conseguenze di quest'ultima, spetta al giudice del rinvio valutare, tenuto conto di tutte le circostanze della controversia di cui al procedimento principale e degli elementi di prova forniti dal vettore aereo interessato, se quest'ultimo abbia adottato tali misure, salvo ad acconsentire a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento pertinente, in particolare avvalendosi di tutti i mezzi a sua disposizione per garantire un volo alternativo ragionevole, soddisfacente e rapido ai passeggeri vittime di un ritardo prolungato o di una cancellazione del volo, conformemente, in particolare, all'obiettivo di garantire un livello elevato di protezione dei passeggeri, come indicato al considerando 1 di tale regolamento (v., in tal senso, ordinanza del 30 marzo 2022, O., C-659/21, non pubblicata, EU:C:2022:254, punto 26).

28 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alla questione posta dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che, qualora l'aeroporto di origine dei voli o dell'aeromobile di cui trattasi sia responsabile della gestione del sistema di rifornimento di carburante degli aeromobili, un guasto generalizzato nel sistema di rifornimento di carburante può essere considerato una "circostanza eccezionale" ai sensi di tale disposizione.

Sulle spese

29 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.

Per questi motivi, la Corte (Ottava 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, deve essere interpretato nel senso che, qualora l'aeroporto di origine dei voli o dell'aeromobile di cui trattasi sia responsabile della gestione del sistema di rifornimento di carburante degli aeromobili, un guasto generalizzato nel sistema di rifornimento di carburante può essere considerato una "circostanza eccezionale" ai sensi di tale disposizione.