

Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Nona Sezione)

16 maggio 2024 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Compensazione pecuniaria dei passeggeri aerei in caso di ritardo prolungato di un volo – Articolo 5, paragrafo 3 – Esonero dall’obbligo di compensazione pecuniaria – Circostanze eccezionali – Carenza di personale del gestore dell’aeroporto che fornisce servizi di carico dei bagagli»

Nella causa C-405/23,

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 22 giugno 2023, pervenuta in cancelleria il 3 luglio 2023, nel procedimento

Touristic Aviation Services Ltd

contro

Flightright GmbH,

LA CORTE (Nona Sezione),

composta da O. SpineanuMatei, presidente di sezione, S. Rodin (relatore) e L.S. Rossi, giudici,

avvocato generale: A. Rantos

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Touristic Aviation Services Ltd, da S. Hendrix, Rechtsanwältin;
- per la Flightright GmbH, da M. Michel e R. Weist, Rechtsanwälte;
- per il governo dei Paesi Bassi, da M.K. Bulterman e J.M. Hoogveld, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da G. von Rintelen e N. Yerrell, 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

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 tra la Touristic Aviation Services Ltd (in prosieguo: la «TAS») e la Flightright GmbH in merito alla compensazione pecuniaria richiesta dalla Flightright, subentrata nei diritti di passeggeri aerei, alla TAS, nella sua veste di vettore aereo operativo, a seguito del ritardo prolungato di un volo.

Diritto dell'Unione

3 L'articolo 5 del regolamento n. 261/2004 prevede 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.

(...))».

4 L'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento così dispone:

«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).

(...».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

5 Il 4 luglio 2021, un volo in partenza dall'aeroporto di Colonia-Bonn (Germania) a destinazione dell'aeroporto di Kos (Grecia) (in prosieguo: il «volo di cui trattasi»), operato dalla TAS, ha subito un ritardo di 3 ore e 49 minuti all'arrivo.

6 Tale ritardo è stato dovuto, in primo luogo, al fatto che il volo precedente aveva già subito un ritardo di 1 ora e 17 minuti a causa di una carenza del personale addetto alla registrazione dei passeggeri, in secondo luogo, al fatto che il carico dei bagagli nell'aereo è stato rallentato in quanto anche il personale del gestore di tale aeroporto, responsabile del servizio, era in numero insufficiente, il che ha comportato un ritardo supplementare di 2 ore e 13 minuti, e, in terzo luogo, al fatto che le condizioni meteorologiche sopravvenute dopo la chiusura delle porte hanno ulteriormente ritardato il decollo di 19 minuti.

7 In tale contesto, la Flightright, alla quale un certo numero di passeggeri del volo di cui trattasi hanno ceduto i loro diritti alla compensazione pecuniaria, ha proposto un ricorso dinanzi all'Amtsgericht Köln (Tribunale circoscrizionale di Colonia, Germania), diretto ad ottenere la condanna della TAS a versarle un importo di EUR 800 per passeggero, maggiorato degli interessi, ai sensi del regolamento n. 261/2004. La Flightright sosteneva dinanzi a tale giudice che il ritardo del volo di cui trattasi non poteva essere giustificato alla luce di circostanze eccezionali, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento citato.

8 Detto giudice ha accolto tale ricorso senza esaminare quest'ultima questione, ritenendo che il ritardo in parola avrebbe potuto in ogni caso essere evitato dalla TAS se quest'ultima avesse adottato tutte le misure del caso per porvi rimedio. Infatti, dal momento che la stessa TAS affermava di aver ottenuto bande orarie per il volo precedente solo tardivamente, se ne dovrebbe dedurre che la stessa sapeva che il volo di cui trattasi avrebbe subito un ritardo di almeno 3 ore. Ebbene, la TAS non avrebbe dimostrato di aver adottato allora tutte le misure del caso in suo potere per evitare o ridurre tale ritardo.

9 La TAS ha interposto appello contro tale decisione al Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia, Germania), giudice del rinvio. Quest'ultimo è del parere che il giudice di primo grado avrebbe dovuto esaminare la questione se la carenza di personale del gestore dell'aeroporto di Colonia-Bonn, addotta dalla TAS come causa del ritardo prolungato del volo di cui trattasi, configurasse una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

10 Infatti, in caso di risposta affermativa a tale questione, la TAS non dovrebbe essere tenuta a offrire alcuna compensazione pecuniaria alla Flightright, in quanto la parte del ritardo del volo di cui trattasi che le sarebbe imputabile non raggiungerebbe le 3 ore. Se, per contro, si dovesse ritenere che le operazioni di carico dei bagagli, indipendentemente dal fatto che esse siano assicurate dal gestore dell'aeroporto, siano inerenti alla normale attività di vettore aereo ai sensi della giurisprudenza della Corte, ne conseguirebbe che il fatto che il personale di tale gestore sia in numero insufficiente non possa essere qualificato come «circostanza eccezionale». In tal caso

dovrebbe confermarsi la condanna della TAS, dal momento che potrebbe essere preso in considerazione solo il ritardo di 19 minuti dopo la chiusura delle porte dovuto alle condizioni meteorologiche, lasciando sussistere un ritardo di oltre 3 ore imputabile alla TAS.

11 Secondo il giudice del rinvio, da un lato, il servizio di carico dei bagagli potrebbe considerarsi inerente al normale esercizio dell'attività di vettore aereo, ai sensi della giurisprudenza della Corte, nella misura in cui esso serve direttamente all'esecuzione della prestazione di trasporto dovuta ai passeggeri dal vettore aereo interessato, indipendentemente dal fatto che l'esecuzione di tale servizio spetti al gestore dell'aeroporto. Dall'altro, proprio dal fatto che detto servizio è fornito da tale gestore, e non dal vettore stesso o da un prestatore di servizi da esso designato, potrebbe risultare che una carenza del personale di carico dovrebbe considerarsi una «causa esterna» che sfugge al controllo di detto vettore e che ha un impatto sulla normale attività di questo, il che ne giustificerebbe l'esonero dal suo obbligo di compensazione pecuniaria. Infatti, tale giudice precisa che, in Germania, il servizio in questione è di norma garantito da un'impresa aeroportuale, anche se la normativa tedesca prevede che gli utenti di un aeroporto possano del pari effettuare essi stessi i servizi di assistenza a terra o farli effettuare da un prestatore di loro scelta.

12 In tali circostanze, il Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 5, paragrafo 3, del [regolamento 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/[dell'impresa stessa] addetto alle operazioni di smistamento e carico siano imputabili al normale esercizio dell'attività di detto vettore aereo, cosicché un esonero ai sensi [di tale disposizione] possa venire in rilievo solo se il motivo della carenza di personale costituisce una circostanza eccezionale ai sensi [della stessa] disposizione».

Sulla ricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale

13 La Flightright eccepisce l'irricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale, in quanto quest'ultima non conterrebbe un'informazione essenziale per poter rispondere alla questione pregiudiziale, ossia se la TAS eserciti un controllo sul gestore dell'aeroporto di Colonia-Bonn, responsabile alle operazioni di carico dei bagagli negli aerei, in virtù del rapporto contrattuale che li lega.

14 Occorre rammentare che, in forza di una costante giurisprudenza della Corte, spetta esclusivamente al giudice nazionale cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale valutare, alla luce delle particolari circostanze di ciascuna causa, sia la necessità di una pronuncia pregiudiziale per essere in grado di emettere la propria sentenza, sia la rilevanza delle questioni che esso sottopone alla Corte, le quali godono di una presunzione di rilevanza. Pertanto, quando la questione sollevata riguarda l'interpretazione o la validità di una norma di diritto dell'Unione, la Corte è, in linea di principio, tenuta a pronunciarsi, a meno che non sia evidente che l'interpretazione richiesta non ha alcun legame con la realtà o con l'oggetto del procedimento principale, se il problema è ipotetico o, ancora, se la Corte non dispone degli elementi di fatto e di diritto necessari per dare una risposta utile a tale questione (sentenza del 22 febbraio 2024, Unedic, C-125/23, EU:C:2024:163, punto 35).

15 Nel caso di specie, benché sia vero che il giudice del rinvio non precisa, nella sua domanda di pronuncia pregiudiziale, se la TAS eserciti o meno un controllo effettivo sul gestore dell'aeroporto di Colonia-Bonn, ciò non impedisce tuttavia alla Corte di rispondere utilmente alla questione pregiudiziale, tenendo conto di entrambe le possibilità.

16 Ne consegue che la domanda di pronuncia pregiudiziale è ricevibile.

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 debba essere interpretato nel senso che il fatto che il personale del gestore aeroportuale responsabile delle operazioni di carico dei bagagli negli aerei sia in numero insufficiente possa configurare una «circostanza eccezionale», ai sensi della disposizione citata.

18 A questo riguardo occorre ricordare, innanzitutto, che gli articoli 5 e 7 del regolamento n. 261/2004, letti alla luce del principio della parità di trattamento, devono essere interpretati nel senso che i passeggeri di voli ritardati possono, da un lato, essere equiparati ai passeggeri di voli cancellati ai fini dell'applicazione del diritto a compensazione pecuniaria previsto all'articolo 7, paragrafo 1, di detto regolamento e, dall'altro, far valere tale diritto a compensazione pecuniaria quando a causa di un volo ritardato subiscono una perdita di tempo pari o superiore a 3 ore, ossia quando giungono alla loro destinazione finale 3 ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo (sentenza del 25 gennaio 2024, *Laudamotion e Ryanair*, C-54/23, EU:C:2024:74, punto 19 e giurisprudenza ivi citata).

19 Pertanto, in forza dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, i passeggeri interessati da un volo che abbia subito un ritardo di almeno 3 ore all'arrivo alla sua destinazione finale hanno diritto alla compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo, conformemente all'articolo 7, paragrafo 1, di detto regolamento, a meno che non siano stati previamente informati di tale ritardo entro i termini previsti all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i) a iii), di detto regolamento.

20 Tuttavia, un simile ritardo non dà diritto a una compensazione pecuniaria per i passeggeri se il vettore aereo operativo 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 ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 [sentenza del 7 luglio 2022, *SATA International – Azores Airlines (Guasto nel sistema di rifornimento di carburante)*, C-308/21, EU:C:2022:533, punto 19 e giurisprudenza ivi citata].

21 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 interessato e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo, condizioni che sono cumulative e il cui rispetto deve essere oggetto di una valutazione caso per caso [sentenza dell'11 maggio 2023, *TAP Portugal (Decesso del copilota)*, da C-156/22 a C-158/22, EU:C:2023:393, punto 18 e giurisprudenza ivi citata].

22 Nel caso di specie, sebbene il ritardo di oltre 3 ore constatato all'arrivo del volo di cui trattasi sia dovuto a più fattori, la questione pregiudiziale verte esclusivamente sul ritardo connesso all'insufficienza del personale assegnato dal gestore dell'aeroporto al carico dei bagagli.

23 In primo luogo, per quanto riguarda la condizione secondo cui l'evento in questione non deve essere, per sua natura o origine, inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato, la Corte ha dichiarato, con riferimento alle operazioni di rifornimento del carburante degli aeromobili, che, anche se tali operazioni costituiscono in linea di principio un normale esercizio dell'attività del vettore aereo, un problema verificatosi nell'ambito di dette operazioni e derivante da un guasto generalizzato nel sistema di rifornimento del carburante gestito dall'aeroporto soddisfaceva tale condizione, poiché un simile evento non può essere considerato intrinsecamente legato al funzionamento dell'aeromobile che ha effettuato un volo in ritardo [v., in questo senso, sentenza del 7 luglio 2022, *SATA International – Azores Airlines (Guasto nel sistema di rifornimento di carburante)*, C-308/21, EU:C:2022:533, punti 22 e 23].

24 Spetta al giudice del rinvio valutare, alla luce delle circostanze del procedimento principale, se, nel caso di specie, le carenze riscontrate nelle operazioni di carico dei bagagli debbano essere considerate generalizzate, ai sensi della giurisprudenza menzionata al precedente punto 23. Se così fosse, siffatte carenze non potrebbero quindi configurare, per loro natura o per la loro origine, un evento inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato.

25 In secondo luogo, per quanto riguarda la condizione secondo cui l'evento in questione deve sfuggire all'effettivo controllo del vettore aereo operativo interessato, occorre ricordare che gli eventi la cui origine è «interna» devono essere distinti da quelli la cui origine è «esterna» a tale vettore aereo. Rientrano così in tale nozione, nell'ambito del verificarsi degli eventi cosiddetti «esterni», quelli che derivano dall'attività del vettore aereo e da circostanze esterne, più o meno frequenti nella pratica, ma che un vettore aereo non controlla in quanto trovano 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. Ciò vale in particolare quando il sistema di rifornimento del carburante di un aeroporto gestito dall'operatore aeroportuale o da un terzo è caratterizzato da un guasto generalizzato [v., in questo senso, sentenza del 7 luglio 2022, *SATA International – Azores Airlines (Guasto nel sistema di rifornimento di carburante)*, C-308/21, EU:C:2022:533, punti 25 e 26].

26 Nel caso di specie, il giudice del rinvio precisa che il carico dei bagagli nell'aereo della TAS è stato rallentato a causa dell'insufficienza del personale assegnato a tali operazioni dal gestore dell'aeroporto di Colonia-Bonn.

27 Spetta a tale giudice valutare, alla luce delle circostanze del procedimento principale, se le carenze riscontrate nelle operazioni di carico dei bagagli all'aeroporto di Colonia-Bonn siano sfuggite al controllo della TAS. In proposito, occorre rilevare che così non sarebbe, in particolare, se la TAS fosse autorizzata ad esercitare un controllo effettivo sul gestore di tale aeroporto.

28 Nell'ipotesi in cui il giudice del rinvio ritenesse che il ritardo prolungato del volo di cui trattasi fosse effettivamente dovuto a circostanze eccezionali, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n.261/2004, esso dovrà ancora valutare, alla luce di tutte le circostanze del procedimento principale e degli elementi di prova forniti dal vettore aereo interessato, se quest'ultimo abbia dimostrato che tali circostanze non avrebbero potuto essere evitate anche se fossero state adottate tutte le misure del caso e che esso ha adottato le misure adeguate alla situazione in grado di ovviare alle conseguenze di quest'ultima, salvo acconsentire a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento pertinente [v., in questo senso, sentenza del 7 luglio 2022, *SATA International – Azores Airlines (Guasto nel sistema di rifornimento di carburante)*, C-308/21, EU:C:2022:533, punto 27].

29 Al riguardo, si dovrebbe ritenere che detto vettore aereo fosse in grado di evitare il ritardo constatato nel carico dei bagagli, ad esempio, se per tale operazione gli era possibile ricorrere ai servizi di un altro fornitore che disponesse di capacità sufficienti per fornire gli stessi servizi senza ritardo, nel momento in cui sapeva o avrebbe dovuto sapere che il gestore dell'aeroporto non disponeva di tali capacità.

30 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 il fatto che il personale del gestore aeroportuale addetto alle operazioni di carico dei bagagli negli aerei sia in numero insufficiente può configurare una «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione. Tuttavia, per poter essere esonerato dal proprio obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri previsto all'articolo 7 di detto regolamento, il vettore aereo il cui volo abbia subito un ritardo prolungato a causa di una siffatta circostanza eccezionale è tenuto a dimostrare che tale circostanza non si sarebbe comunque potuta evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso e che ha attuato misure adeguate alla situazione in grado di ovviare alle conseguenze di questa.

Sulle spese

31 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.

Per questi motivi, la Corte (Nona 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:

il fatto che il personale del gestore aeroportuale addetto alle operazioni di carico dei bagagli negli aerei sia in numero insufficiente può configurare una «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione. Tuttavia, per poter essere esonerato dal proprio obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri previsto all'articolo 7 di detto regolamento, il vettore aereo il cui volo abbia subito un ritardo prolungato a causa di una siffatta circostanza eccezionale è tenuto a dimostrare che tale circostanza non si sarebbe comunque potuta evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso e che ha attuato misure adeguate alla situazione in grado di ovviare alle conseguenze di questa.

Firme

* Lingua processuale: il tedesco.