

Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

26 giugno 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” – Presenza di carburante su una pista di un aeroporto»

Nella causa C-159/18,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal juge de paix du troisième canton de Charleroi (giudice di pace del terzo cantone di Charleroi, Belgio), con decisione del 31 gennaio 2018, pervenuta in cancelleria il 27 febbraio 2018, nel procedimento

André Moens

contro

Ryanair Ltd,

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta da M. Vilaras, presidente di sezione, K. Jürimäe, D. Šváby (relatore), S. Rodin e N. Piçarra, giudici,

avvocato generale: E. Tanchev

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per A. Moens, da N. Leys, advocaat;
- per la Ryanair Ltd, da C. Price, avocat;
- per il governo tedesco, inizialmente da T. Henze, M. Hellmann e A. Berg, successivamente da M. Hellmann e A. Berg, in qualità di agenti;
- per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;
- per la Commissione europea, da J. Hottiaux e N. Yerrell, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 19 dicembre 2018,

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 il sig. André Moens e la Ryanair Ltd, un 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

Diritto dell'Unione

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

«(14) Come previsto ai sensi della [Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (convenzione di Montreal) (GU 2001, L 194, pag. 39)], 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, intitolato «Cancellazione del volo», dispone 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, (...)

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, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», al suo paragrafo 1 così prevede:

«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 questioni pregiudiziali

- 6 Il sig. Moens ha prenotato con la Ryanair un volo da Treviso (Italia) a Charleroi (Belgio).
- 7 Tale volo è stato effettuato il 21 dicembre 2015 con un ritardo all'arrivo di quattro ore e ventitré minuti, ritardo dovuto alla presenza di carburante su una pista dell'aeroporto di Treviso, che ha comportato la chiusura della suddetta pista per un periodo di oltre due ore e, di conseguenza, il rinvio del decollo dell'aereo che operava il volo di cui trattasi.
- 8 A causa di tale ritardo di oltre tre ore, il sig. Moens ha chiesto alla Ryanair il pagamento della compensazione pecuniaria di EUR 250 prevista all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), del medesimo.
- 9 Poiché la Ryanair si è rifiutata di accogliere tale domanda per il fatto che il ritardo prolungato del volo in questione era dovuto a una «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, il sig. Moens ha adito il giudice di pace del terzo cantone di Charleroi (Belgio) al fine di ottenere la compensazione pecuniaria richiesta.
- 10 Tale giudice si chiede quindi se la presenza di carburante su una delle piste dell'aeroporto di Treviso, che è all'origine di un simile ritardo, possa essere qualificata come «circostanza eccezionale», ai sensi di detta disposizione.
- 11 In tale contesto il giudice di pace del terzo cantone di Charleroi ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
- «1. [S]e la circostanza in discussione nella fattispecie, ossia la presenza su una pista di decollo di carburante fuoriuscito che ha comportato la chiusura di tale pista [in prosieguo: l'«evento in oggetto»], rientri nella nozione di “evento”, ai sensi del punto 22 della sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), o in quella di “circostanza eccezionale”, ai sensi del considerando 14 [del regolamento n. 261/2004], come interpretato dalla sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), o se le suddette due nozioni si sovrappongano.
- «2. [S]e l'articolo 5, paragrafo 3, [del regolamento n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che [l'evento in oggetto] debba essere considerato come un evento inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo e, di conseguenza, non possa essere definito “circostanza eccezionale” atta ad esonerare il vettore aereo dal suo obbligo di versare una compensazione ai passeggeri in caso di ritardo prolungato di un volo operato da detto vettore.
- 3) [Q]ualora [l'evento in oggetto] sia considerato una “circostanza eccezionale”, se occorra dedurne che si tratta, per il vettore aereo, di una “circostanza eccezionale” che non si sarebbe comunque potuta evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso».

Sulle questioni

Sulle questioni prima e seconda

- 12 In via preliminare, occorre rilevare che dalle indicazioni del giudice del rinvio non risulta che il carburante riversato sulla pista di decollo, che è all'origine del ritardo prolungato del volo di cui al procedimento principale, provenisse da un aeromobile del vettore che ha effettuato tale volo, ossia la Ryanair.
- 13 In tali circostanze, le prime due questioni, che occorre valutare congiuntamente, devono essere intese nel senso che il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 14 e 15 del medesimo, debba essere interpretato nel senso che la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha causato la chiusura di quest'ultima, e di conseguenza il ritardo prolungato di un volo in partenza da o a destinazione di tale aeroporto, rientra nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, qualora il carburante di cui trattasi non provenga da un aeromobile del vettore che ha effettuato tale volo.

- 14 In caso di cancellazione di un 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 all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 (sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 19 nonché giurisprudenza ivi citata).
- 15 Ai sensi dei considerando 14 e 15 nonché dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, il vettore aereo, in deroga alle disposizioni del paragrafo 1 dello stesso articolo, è liberato infatti dal suo obbligo di compensazione pecuniaria dei 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 o, qualora si verifici 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 (sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 19 e giurisprudenza ivi citata).
- 16 Secondo una giurisprudenza costante, possono essere considerati «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 sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo, e tali due condizioni sono cumulative (sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 20 e giurisprudenza ivi citata).
- 17 A tale riguardo, si deve rilevare che la qualificazione di «circostanza eccezionale» ai sensi di tale disposizione deve essere effettuata con riferimento alla sola circostanza all'origine della cancellazione o del ritardo prolungato del volo di cui trattasi, senza che si debba valutare – previamente e come sembra ipotizzare il giudice del rinvio – se detta circostanza costituisca un «evento» ai sensi del punto 22 della sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).
- 18 Per quanto riguarda la questione se la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha causato la chiusura di quest'ultima, e conseguentemente il ritardo prolungato di un volo in partenza da o a destinazione di tale aeroporto, rientri nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di detta disposizione, qualora il carburante di cui trattasi non provenga da un aeromobile del vettore che ha effettuato tale volo, si deve rilevare che, per definizione, una siffatta circostanza non può essere considerata intrinsecamente legata al funzionamento dell'aeromobile che ha effettuato tale volo (v., per analogia, sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 24).
- 19 Pertanto, una simile circostanza non può essere considerata inerente, per la sua natura o la sua origine, al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato (v., per analogia, sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 26).
- 20 Inoltre, essa sfugge all'effettivo controllo del vettore aereo interessato, in quanto la manutenzione delle piste non rientra assolutamente nella competenza del medesimo (v., in tal senso, sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 26) e la decisione di chiudere le piste di un aeroporto, adottata dalle autorità aeroportuali competenti, è imposta ai vettori aerei.
- 21 Di conseguenza, la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha comportato la chiusura di quest'ultima, e di conseguenza un ritardo prolungato del volo, deve essere qualificata come «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.
- 22 Alla luce dei suesposti rilievi, occorre rispondere alle prime due questioni dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 14 e 15 del medesimo, deve essere interpretato nel senso che la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha causato la chiusura di quest'ultima, e di conseguenza il ritardo prolungato di un volo in partenza da o a destinazione di tale aeroporto, rientra nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, qualora il carburante di cui trattasi non provenga da un aeromobile del vettore che ha effettuato tale volo.

Sulla terza questione

- 23 Con la sua terza questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 14 e 15 del medesimo, debba essere interpretato nel senso che la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha comportato la chiusura di tale pista, situazione il cui carattere di «circostanza eccezionale» è accertato, deve essere considerata una circostanza che non avrebbe potuto essere evitata anche se fossero state adottate tutte le misure del caso ai sensi di tale disposizione.
- 24 A tale riguardo, occorre ricordare, come risulta dal punto 15 della presente sentenza, che il vettore aereo è liberato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e 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.
- 25 Atteso che non tutte le circostanze eccezionali determinano un esonero, spetta a colui che vuole avvalersene dimostrare che esse non si sarebbero comunque potute evitare con misure idonee alla situazione, ossia mediante le misure che, nel momento in cui si verificano tali circostanze eccezionali, rispondono, in particolare, a condizioni tecnicamente ed economicamente sopportabili per il vettore aereo in questione (sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 28).
- 26 Esso deve quindi dimostrare che, anche avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, egli non avrebbe palesemente potuto evitare – se non a pena di acconsentire a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento preso in considerazione – che le circostanze eccezionali cui doveva far fronte comportassero la cancellazione o un ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore all'arrivo (sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 29).
- 27 La Corte ha, quindi, accolto un concetto di «misure del caso» da precisarsi di volta in volta e flessibile, lasciando al giudice nazionale il compito di valutare se, nelle circostanze del caso di specie, si potesse considerare che il vettore aereo aveva adottato le misure idonee in funzione della situazione (sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 30), pur indicando che devono essere prese in considerazione solo le misure che possono effettivamente spettargli, fatte salve quelle che rientrano nella competenza dei terzi, quali, in particolare, i gestori degli aeroporti o i controllori di volo competenti (sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 43).
- 28 Nel caso di specie, come sostanzialmente rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi 35 e 36 delle sue conclusioni, a fronte di una decisione delle autorità aeroportuali di chiudere una pista di decollo di un aeroporto, un vettore aereo è tenuto a conformarsi a tale decisione e ad attendere che le suddette autorità decidano di riaprire la pista o qualsiasi misura alternativa. Pertanto, un vettore aereo come quello di cui al procedimento principale non aveva la facoltà di adottare eventuali misure ragionevoli al fine di evitare la circostanza eccezionale di cui trattasi.
- 29 Dalle suesposte considerazioni risulta che occorre rispondere alla terza questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 14 e 15 del medesimo, deve essere interpretato nel senso che la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha comportato la chiusura di tale pista, situazione il cui carattere di «circostanza eccezionale» è accertato, deve essere considerata una circostanza che non avrebbe potuto essere evitata anche se fossero state adottate tutte le misure del caso ai sensi di tale disposizione.

Sulle spese

- 30 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 (Quarta Sezione) dichiara:

- 1) **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, letto alla luce dei considerando 14 e 15 del medesimo, deve essere interpretato nel senso che la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha causato la chiusura di quest'ultima, e di conseguenza il ritardo prolungato di un volo in partenza da o a destinazione di tale aeroporto, rientra nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, qualora il carburante di cui trattasi non provenga da un aeromobile del vettore che ha effettuato tale volo.**
- 2) **L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 14 e 15 del medesimo, deve essere interpretato nel senso che la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha comportato la chiusura di tale pista, situazione il cui carattere di «circostanza eccezionale» è accertato, deve essere considerata una circostanza che non avrebbe potuto essere evitata anche se fossero state adottate tutte le misure del caso ai sensi di tale disposizione.**

Vilaras

Jürimäe

Šváby

Rodin

Piçarra

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 26 giugno 2019.

Il cancelliere

Il presidente della IV sezione

A. Calot Escobar

M. Vilaras

* Lingua processuale: il francese.