Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
LAILA MEDINA
presentate il 9 febbraio 2023 [1]

Cause riunite da C-156/22 a C-158/22

TAP Portugal
contro
flightright GmbH (C-156/22)
Myflyright GmbH (C-157/22 e C-158/22)

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Landgericht Stuttgart (Tribunale del Land, Stoccarda, Germania)]

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 5, paragrafo 3 – Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Esonero dall'obbligo di compensazione pecuniaria – Nozione di "circostanze eccezionali" – Cancellazione di un volo – Decesso improvviso e inaspettato di un copilota – Evento inerente al normale esercizio dell'attività di un vettore aereo operativo – Evento che sfugge interamente all'effettivo controllo del vettore aereo operativo – Evento esterno – Controllo dell'evento – Prevedibilità dell'evento»

1. Walter Alexander Raleigh una volta ha affermato: «il motore è il cuore di un aeroplano, ma il pilota è la sua anima».

2. Entrambe le componenti sono essenziali e devono essere oggetto di controllo in egual misura ai fini del buon funzionamento di ogni vettore aereo operativo. Per quanto riguarda i piloti, il diritto dell'Unione ha stabilito un gran numero di requisiti, compresi quelli concernenti la salute dei piloti, al fine di garantire una prestazione ininterrotta dei servizi di trasporto aereo.

3. Tuttavia, in caso di disservizi, il regolamento (CE) n. 261/2004 [2] (in prosieguo: il «regolamento n. 261/2004»), come risulta dal suo considerando 1, mira a garantire un elevato livello di protezione dei diritti dei passeggeri, compreso il diritto a una compensazione pecuniaria in caso di cancellazione del volo.

4. Le domande di pronuncia pregiudiziale proposte dal Landgericht Stuttgart (Tribunale del Land, Stoccarda, Germania) vertono sull'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento. Le domande sono state proposte nell'ambito di procedimenti tra, da un lato, società

[1] Lingua originale: l'inglese.

[2] Regolamento 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).

che forniscono assistenza legale ai passeggeri aerei, la flightright GmbH (causa C-156/22) e la Myflyright GmbH (cause C-157/22 e C-158/22) e, dall'altro, la TAP Portugal, un vettore aereo operativo, concernenti il rifiuto di tale vettore di versare una compensazione ai passeggeri per la cancellazione del loro volo. Le tre cause riunite riguardano lo stesso volo.

5. La Corte è invitata a precisare se il decesso improvviso di un copilota poco tempo prima del volo di linea possa costituire una circostanza eccezionale ai sensi di tale disposizione.

I. Contesto normativo

A. Regolamento n. 261/2004

6. I considerando 1, 14 e 15 del regolamento n. 261/2004 così recitano:

«(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 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».

7. L'articolo 5 del regolamento n. 261/2004 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.

(…)».

8. L'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 prevede importi specifici per le compensazioni pecuniarie, in funzione della distanza percorsa dal volo.

B. Regolamento (UE) n. 965/2012

9. L'allegato III del regolamento (UE) n. 965/2012 [3] stabilisce i requisiti relativi alle organizzazioni per le operazioni di volo che devono essere soddisfatti dall'operatore in materia di addestramento, esperienza e qualificazione dell'equipaggio di condotta (parte ORO). La sottosezione ORO.FC.200 (Composizione d'equipaggio di condotta) della sezione 2 (Requisiti aggiuntivi per le operazioni di trasporto aereo commerciale) del capo FC (Equipaggio di condotta) prevede quanto segue:

«(…)

c) Requisiti specifici per le operazioni con velivoli a norma delle regole del volo strumentale (IFR) o di notte.

1) L'equipaggio di condotta minimo dei velivoli a turboelica con una configurazione massima operativa di posti passeggeri (MOPSC) superiore a nove e dei velivoli a turbogetto deve essere di due piloti.

(…)».

[3] Regolamento della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU 2012, L 296, pag. 1), nella versione vigente all'epoca dei fatti dei procedimenti principali.

10. L'allegato IV del regolamento n. 965/2012 disciplina le operazioni di trasporto aereo commerciale (parte CAT). Le sottosezioni b) e c) del punto CAT.GEN.MPA.100 (Responsabilità dell'equipaggio) della sezione 1 (Aeromobili a motore) del capo A (Requisiti generali) stabiliscono quanto segue:

«b) Ogni membro d'equipaggio:

(…)

4) soddisfa i requisiti relativi alle limitazioni relative al tempo di volo e di servizio (FTL) e ai requisiti relativi ai tempi di riposo che sono rilevanti ai fini delle sue attività;

5) se svolge attività per più di un operatore:

   i) conserva la propria documentazione individuale relativa al tempo di volo e di servizio e ai periodi di riposo di cui ai pertinenti requisiti FTL; e

   ii) fornisce a ciascun operatore i dati necessari per pianificare le attività conformemente ai requisiti FTL applicabili.

c) I membri dell'equipaggio non prestano servizio su un aeromobile:

(…)

3) se non sono soddisfatti i requisiti medici applicabili;

4) se hanno dei dubbi in merito alla propria capacità di poter svolgere i propri compiti;

5) se sono a conoscenza o sospettano di soffrire di affaticamento (…)».

II. Fatti e questione pregiudiziale

11. Il 17 luglio 2019 la TAP Portugal era il vettore aereo operativo del volo TP597, in partenza da Stoccarda (Germania) alle 6:05 ora locale con destinazione Lisbona (Portogallo) (in prosieguo: il «volo di cui trattasi»).

12. Lo stesso giorno, alle 4:15, il copilota che avrebbe dovuto operare il volo di cui trattasi è stato trovato morto nella sua camera d'albergo a Stoccarda. Tutti i membri dell'equipaggio, scioccati, si sono dichiarati non in grado di volare. Non era disponibile personale sostitutivo, poiché il volo di cui trattasi era operato al di fuori della «base della TAP». Il volo è stato cancellato.

13. Un equipaggio sostitutivo è giunto da Lisbona con un volo partito alle 11:25, arrivato a Stoccarda alle 15:20. I passeggeri sono stati trasportati sul volo sostitutivo TP593, partito per Lisbona lo stesso giorno, alle 16:40.

14. In tutti e tre i casi, le ricorrenti nei procedimenti principali chiedono alla TAP Portugal una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004.

15. La TAP Portugal è stata condannata dall'Amtsgericht Nürtingen (Tribunale circoscrizionale di Nürtingen, Germania) a corrispondere la compensazione pecuniaria richiesta dalla flightright e dalla Myflyright, sulla base del fatto che, al pari di un'improvvisa grave malattia, il decesso improvviso e imprevedibile di un membro dell'equipaggio non costituisce un evento esterno che incide sul vettore aereo operativo interessato, poiché rientra nella sfera dei rischi inerenti alle attività di quest'ultimo.

16. La TAP Portugal ha interposto appello contro tale decisione dinanzi al Landgericht Stuttgart (Tribunale del Land, Stoccarda, Germania). Secondo tale giudice, il decesso improvviso del copilota, un padre di famiglia di mezza età che aveva superato senza alcuna difficoltà gli esami medici periodici obbligatori, era del tutto imprevedibile e inaspettato per tutti coloro che lo conoscevano.

17. In tali circostanze, il Landgericht Stuttgart (Tribunale del Land, Stoccarda) ha deciso di sospendere il procedimento in tutte e tre le cause e di sottoporre alla Corte di giustizia la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 5, paragrafo 3, del [regolamento n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che si configura una circostanza eccezionale ai sensi di tale disposizione qualora un volo in partenza da un aeroporto situato al di fuori della base del vettore aereo operativo venga cancellato perché, poco prima della partenza, improvvisamente ed in modo imprevedibile per il vettore aereo, un membro dell'equipaggio assegnato a tale volo (nella fattispecie il copilota), che ha superato senza alcuna restrizione i prescritti esami medici periodici, decede o si ammala gravemente al punto di non essere in grado di effettuare il volo».

18. Con ordinanza del presidente della Corte del 4 aprile 2022, le cause da C-156/22 a C-158/22 sono state riunite ai fini delle fasi scritta e orale del procedimento, nonché della sentenza.

19. La flightright, la TAP Portugal, i governi polacco e portoghese e la Commissione europea hanno presentato osservazioni scritte.

III. Valutazione

A. Osservazioni preliminari

20. In primo luogo, osservo che la questione pregiudiziale fa riferimento alla situazione in cui un membro dell'equipaggio «si ammala gravemente al punto di non essere in grado di effettuare il volo». A tal riguardo, osservo che i procedimenti in esame riguardano il decesso improvviso di un copilota. Pertanto, nonostante il fatto che una grave malattia di un membro dell'equipaggio produca effetti analoghi sull'effettuazione di un volo, tale situazione risulta ipotetica alla luce dei fatti di cui ai procedimenti principali.

21. In secondo luogo, poiché le cause in esame riguardano il decesso di un copilota, ricordo che la lettera c), punto 1, della sottosezione ORO.FC.200 del regolamento n. 965/2012 richiede la presenza di almeno due piloti per effettuare un volo. Pertanto, nel caso di specie, anche se il resto dell'equipaggio fosse stato in grado di effettuare il volo di cui trattasi, il requisito della presenza di due piloti nell'equipaggio di condotta non era soddisfatto e, per tale ragione, il volo non avrebbe potuto essere effettuato. Inoltre, la questione proposta alla Corte fa riferimento al decesso improvviso del copilota interessato come causa della cancellazione del volo di cui trattasi.

22. Suggerisco pertanto alla Corte di limitare la sua risposta alla cancellazione del volo a causa del decesso improvviso del copilota interessato, senza affrontare la questione dell'impatto a catena di tale decesso sugli altri membri dell'equipaggio. In ogni caso, poiché la causa esatta della cancellazione del volo è una questione di fatto, spetta al giudice del rinvio stabilire se il volo di cui trattasi sia stato cancellato *soltanto* a causa del decesso del copilota interessato o a causa della *combinazione* di quest'ultimo evento con l'incapacità dell'equipaggio di operare il volo di cui trattasi.

23. In tali circostanze, al fine di fornire una risposta utile al giudice del rinvio, suggerisco alla Corte di riformulare la questione in modo da chiedere, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che la cancellazione di un volo con partenza prevista da un aeroporto situato al di fuori della base del vettore aereo operativo di cui trattasi, a causa del decesso improvviso del copilota, che aveva superato senza alcuna restrizione i prescritti esami medici periodici, rientri nell'ambito di applicazione delle «circostanze eccezionali» di cui a tale disposizione, a motivo del fatto che tale evento si è verificato poco prima della partenza ed era imprevedibile per tale vettore aereo.

B. Sulle due condizioni stabilite dalla giurisprudenza

24. In via preliminare ricordo che, in caso di cancellazione del volo, l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 stabilisce che i passeggeri coinvolti hanno diritto a una compensazione pecuniaria da parte del vettore aereo operativo ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento, salvo che siano stati informati in anticipo della cancellazione, nei termini previsti dall'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punti da i) a iii), dello stesso.

25. L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, interpretato alla luce dei considerando 14 e 15, esonera il vettore aereo operativo da tale obbligo qualora esso possa 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. Tenuto conto dell'obiettivo di tale regolamento, enunciato al considerando 1 di quest'ultimo, di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, e alla luce del fatto che l'articolo 5, paragrafo 3, di detto regolamento ammette una deroga al principio del diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di cancellazione del loro volo, la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, dev'essere interpretata restrittivamente [4].

26. 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 operativo in questione (prima condizione) e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo (seconda condizione). Sebbene la Corte abbia recentemente ricordato che queste due condizioni sono cumulative e che il loro rispetto deve essere oggetto di valutazione caso per caso [5], rilevo che, nella sua valutazione, essa ha esaminato le singole condizioni in sequenza, pur avendo ritenuto che la prima non fosse soddisfatta [6]. Sembra, quindi, che le due condizioni siano, in realtà, aggiuntive; la prima riguarda, più in generale, il rapporto tra il settore di attività interessato e le attività del vettore aereo operativo [7], mentre la seconda riguarda, più specificamente, la questione

4 V. in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punto 24 e la giurisprudenza citata).

5 V., più recentemente, sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punto 23 e giurisprudenza ivi citata).

6 Ibidem, punto 26 e seguenti.

7 V. infra, paragrafo 34.

se l'evento di cui trattasi sfugga interamente all'effettivo controllo del vettore aereo operativo. Tuttavia, poiché secondo la giurisprudenza consolidata della Corte le due condizioni sono cumulative, le esaminerò come tali.

27. Occorre inoltre sottolineare che la giurisprudenza vertente sul contenuto e sul rapporto tra la prima e la seconda condizione non è sempre coerente. Pertanto, nelle presenti cause esaminerò tali condizioni così come richiamate e chiarite dalla Corte nella sua recente sentenza, resa in Grande Sezione, nella causa Airhelp [8].

28. Nel caso di specie, occorre stabilire se il decesso improvviso di un copilota possa rientrare nelle «circostanze eccezionali» di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

1. Evento non inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo operativo

29. Ai sensi di tale condizione, è necessario determinare se questioni concernenti il personale del vettore aereo operativo siano idonee a costituire, per la loro natura o per la loro origine, un evento non inerente al normale esercizio dell'attività di tale vettore aereo [9].

30. A questo proposito, va ricordato che, per quanto riguarda i problemi tecnici dell'aeromobile, la Corte ha dichiarato, nella causa Wallentin-Hermann [10], che le circostanze che si accompagnano al verificarsi di un evento possono essere considerate «eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 unicamente se sono collegate ad un evento che, come quelli elencati dal quattordicesimo considerando di quel regolamento, non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo operativo in questione e sfugge al suo effettivo controllo per la sua natura o per la sua origine. La Corte ha statuito che, poiché il funzionamento degli aeromobili dà inevitabilmente luogo a problemi tecnici, i vettori aerei si ritrovano ad affrontare siffatti problemi nel corso della loro attività. Pertanto, problemi tecnici emersi in occasione della manutenzione degli aeromobili, o a causa di una carenza di manutenzione, di per sé non possono costituire «circostanze eccezionali» ex articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. Di converso, alcuni eventi, come un vizio occulto di fabbricazione, che incide sulla sicurezza dei voli, o danni causati agli aeromobili da atti di sabotaggio o di terrorismo, possono non essere inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo operativo interessato e sfuggire al suo effettivo controllo.

31. Il concetto di inerenza è stato in seguito chiarito dalla Corte nella sentenza nella causa van der Lans [11], in cui essa ha affermato che un guasto provocato dalla prematura difettosità di alcuni pezzi di un aeromobile costituisce un evento inaspettato. Tuttavia, la Corte ha aggiunto che un guasto del genere rimane *intrinsecamente legato* al sistema assai complesso di funzionamento dell'apparecchio, che il vettore aereo gestisce in condizioni, in particolare meteorologiche, spesso difficili, o addirittura estreme, fermo restando che nessun pezzo di aeromobile è inalterabile. La Corte ha concluso che nell'ambito dell'attività di un vettore aereo operativo, tale evento inaspettato è inerente al normale esercizio dell'attività, dovendo detto vettore sistematicamente far fronte a problemi tecnici improvvisi siffatti.

8 Sentenza del 23 marzo 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, punto 40).

9 V., per analogia, sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226).

10 V. in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771, punti 20, 24, 25 e 26). Osservo che, nel descrivere tali eventi, la Corte non distingue tra la prima e la seconda condizione.

11 Sentenza del 17 settembre 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, punti 41 e 42).

32. Da tale giurisprudenza risulta che i problemi tecnici dell'aeromobile sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo operativo, poiché quest'ultimo si trova ad affrontare, nel corso normale di tale attività, problemi tecnici imprevisti. Continuerò esaminando la misura in cui le questioni relative al personale siano inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo operativo.

33. Nella citata sentenza nella causa Airhelp [12], la Corte è stata chiamata a stabilire se uno sciopero dei piloti organizzato nel rispetto della legge sia inerente al normale esercizio dell'attività di un'impresa di trasporto aereo. La Corte ha dichiarato che uno sciopero il cui scopo si limiti a ottenere da un'impresa di trasporto aereo un aumento della retribuzione dei piloti, una modifica degli orari di lavoro dell'equipaggio, nonché una maggiore prevedibilità in materia di tempo di lavoro, costituisce un evento inerente al normale esercizio dell'attività di tale impresa, in particolare quando un simile sciopero sia organizzato nel rispetto della legge. Più specificamente, la Corte si è fondata sul fatto che lo sciopero resta una delle possibili espressioni della negoziazione sociale e, pertanto, deve essere visto come un evento inerente al normale esercizio dell'attività del datore di lavoro interessato.

34. È importante notare che la Corte ha sottolineato che le misure riguardanti il *personale di un vettore aereo operativo* rientrano nella normale gestione delle attività di detto vettore. Da tale sentenza si evince che, ai fini dell'accertamento della prima condizione, la Corte esamina il rapporto tra il settore di attività interessato, ossia quello delle questioni relative al personale, e le attività di un vettore aereo operativo.

35. Questa interpretazione dovrebbe trovare applicazione nelle presenti cause, poiché la pianificazione degli equipaggi e le questioni relative al personale sono il pane quotidiano dei vettori aerei. Per quanto concerne la pianificazione degli equipaggi, le compagnie devono attenersi alla normativa in materia di aviazione, alle condizioni contrattuali e alle aspettative personali [13]. La pianificazione dell'equipaggio implica operazioni complesse, come l'abbinamento, la turnazione, il monitoraggio e l'addestramento dell'equipaggio, per citarne alcune, unitamente alla considerazione di aspetti quali la gestione del rischio di affaticamento [14]. L'assenza improvvisa di un membro dell'equipaggio, come un copilota, dovrebbe essere prevista, in linea di principio, nella pianificazione dell'equipaggio [15].

36. A tal riguardo, sottolineo che la causa precisa dell'assenza improvvisa del copilota non dovrebbe essere rilevante ai fini della qualificazione dell'assenza come evento «inerente». Infatti, poiché esiste la probabilità che tale evento si verifichi [16], se ne dovrebbe tenere conto nell'organizzazione e nella gestione dei sistemi del vettore aereo operativo. Pertanto,

[12] Sentenza del 23 marzo 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, punti 28, 29 e 30).

[13] V., ad esempio, regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU 2011, L 311, pag. 1), nella versione vigente all'epoca dei fatti dei procedimenti principali.

[14] IATA, ICAO, IFALPA, «Fatigue Management Guide for Airline Operators», 2015. [Online]. Disponibile all'indirizzo https://www.iata.org/en/publications/fatigue-management-guide/. Ibidem, lettere b) e c) della sottosezione CAT.GEN.MPA.100 (Responsabilità dell'equipaggio) della sezione 1 (Aeromobili a motore) del capo A (Requisiti generali) dell'allegato IV del regolamento n. 965/2012, (Parte-CAT).

[15] V., ad esempio, https://www.easa.europa.eu/en/downloads/116532/en. Ibidem, lettere b) e c), della sottosezione CAT.GEN.MPA.100 (Responsabilità dell'equipaggio) della sezione 1 (Aeromobili a motore) del capo A (Requisiti generali) dell'allegato IV del regolamento n. 965/2012, (Parte-CAT).

[16] The World Bank Group, Mortality rate, adult, male (per 1 000 male adults) – European Union, 2018, disponibile all'indirizzo: Mortality rate, adult, male (per 1,000 male adults) – European Union | Data (worldbank.org).

indipendentemente dal fatto che l'assenza improvvisa di un copilota sia dovuta a motivi di salute, al decesso o ad altre cause, il suo *effetto* è che il vettore aereo operativo in questione deve sostituire la persona assente o cancellare il volo.

37. Di conseguenza, sono dell'avviso che l'improvvisa assenza di un copilota sia un elemento ordinario dell'attività di un vettore aereo operativo e che tale evento, indipendentemente dalla sua causa, debba essere considerato inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo. Poiché le due condizioni sono cumulative [17], qualora la Corte segua il mio ragionamento, non sarà necessario esaminare la seconda condizione. Per ragioni di completezza, esaminerò comunque la seconda condizione, ossia la questione diretta a chiarire se il decesso di un copilota sia un evento che sfugge al controllo del vettore aereo operativo interessato.

2. Evento che sfugge interamente all'effettivo controllo del vettore aereo operativo

38. Nella sentenza nella causa Airhelp, la Corte ha preso in esame quattro criteri al fine di stabilire se un evento debba essere considerato tale da sfuggire interamente all'effettivo controllo del vettore aereo operativo interessato. Nelle presenti cause, soltanto tre di questi criteri sono pertinenti, poiché il quarto riguardava specificamente le questioni giuridiche derivanti dal diritto fondamentale di sciopero sancito all'articolo 28 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (in prosieguo: la «Carta»), sul quale verteva la causa in parola [18].

39. Mediante tali tre criteri, la Corte ha esaminato, più specificamente, in primo luogo, se l'evento fosse prevedibile, in secondo luogo, se il datore di lavoro conservasse, in una certa misura, un controllo su tale evento e, in terzo luogo, se l'evento fosse esterno al vettore aereo operativo. Tali tre criteri sembrano essere cumulativi e costituiscono criteri minimi ai fini della definizione di un evento che sfugge interamente all'effettivo controllo del vettore aereo operativo interessato. Esaminerò detti criteri in ordine inverso rispetto a quello indicato dalla Corte nella sentenza nella causa Airhelp, poiché, a rigor di logica, chiarire se un evento sia esterno o interno al vettore aereo operativo è una questione che precede quella se tale evento possa essere controllato da tale vettore.

a) Evento esterno

40. Nella sentenza nella causa Airhelp, la Corte afferma che, ai fini della definizione della nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, occorre distinguere gli eventi di origine «interna» da quelli di origine «esterna» al vettore aereo operativo.

41. In primo luogo, per quanto concerne gli eventi esterni, questi includono, secondo la Corte, la collisione tra un aeromobile e un volatile [19]; il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo mobile sulla pista di un aeroporto [20]; la presenza di carburante sulla pista di un aeroporto che ne abbia comportato la chiusura [21]; una

[17] V. supra, paragrafo 26.

[18] Il quarto di tali criteri riguardava il bilanciamento tra la libertà fondamentale di sciopero e la libertà fondamentale d'impresa del vettore aereo, nonché il suo diritto di proprietà, garantiti dagli articoli 16 e 17 della Carta.

[19] Sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punto 26).

[20] Sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punto 34).

[21] Sentenza del 26 giugno 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, punto 29).

collisione tra l'equilibratore di un aeromobile in posizione di parcheggio e l'aletta d'estremità dell'aeromobile di un'altra compagnia aerea, causata dallo spostamento di quest'ultimo [22]; un vizio occulto di fabbricazione o atti di sabotaggio o di terrorismo [23].

42. La Corte deduce che tutti questi eventi hanno in comune il fatto di aver «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» [24]. Per quanto riguarda gli eventi che hanno origine in un fatto naturale, la Corte ha dichiarato che la chiusura di parte dello spazio aereo europeo a causa di un'eruzione vulcanica, come quella del vulcano Eyjafjallajökull, costituisce una «circostanza eccezionale» [25]. Per quanto riguarda gli eventi causati da un fatto di terzi, la Corte ha sottolineato che movimenti di sciopero seguiti dai controllori di volo o dal personale di un aeroporto sono idonei a costituire «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, qualora non rientrino nell'esercizio dell'attività di tale vettore e sfuggano quindi al suo effettivo controllo [26].

43. In secondo luogo, per quanto riguarda gli eventi interni, la Corte ha dichiarato che uno sciopero indetto e seguito dai membri del personale dell'impresa di trasporto aereo interessata costituisce un evento «interno» a tale impresa, anche nel caso di uno sciopero proclamato dai sindacati, quando questi intervengano nell'interesse dei lavoratori di detta impresa [27]. Osservo che la Corte ha già stabilito, in passato, che uno sciopero non indetto dai sindacati o dai rappresentanti del personale, provocato dall'annuncio della ristrutturazione dell'impresa, non costituisce una «circostanza eccezionale» [28].

44. Nelle cause in esame, il vettore potrebbe essere considerato responsabile dell'organizzazione del proprio personale al fine di prevenire disservizi dovuti a malattia o altre incapacità. Come già ricordato, l'organizzazione del personale rientra nella normale gestione quotidiana del vettore aereo [29]. Ne consegue che la normale gestione quotidiana rientra nella categoria degli eventi «interni». Pertanto, qualora il decesso di un copilota derivi dall'azione (o dalla negligenza) del vettore aereo operativo, ossia quando il decesso di un copilota è correlato all'attività lavorativa, si tratta di un evento interamente interno. Di converso, qualora il decesso di un copilota avvenga al di fuori dell'attività lavorativa e non sia da essa causato, ritengo, al pari della Commissione, che esso dovrebbe essere considerato un «fatto naturale» e, quindi, qualificato come un «evento esterno».

22 Ordinanza del 14 gennaio 2021, Airhelp (C-264/20, non pubblicata, EU:C:2021:26, punto 26).

23 Sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punto 26) e del 17 settembre 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punto 38).

24 Sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punto 41), il corsivo è mio.

25 Sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

26 V., in tal senso, sentenza del 4 ottobre 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), citata nella sentenza nella causa Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punto 42).

27 Sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punto 44).

28 Sentenza del 17 aprile 2018, Krüsemann 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:2018:2588).

29 V. supra, paragrafi da 34 a 36.

b) Controllo, in una certa misura, dell'evento di cui trattasi

45. Nella sentenza nella causa Airhelp, la Corte ha precisato che un evento che rientra interamente nell'effettivo controllo del vettore aereo interessato è un evento in relazione al quale tale vettore ha, in linea di principio, i mezzi per prepararsi e, se del caso, per attenuarne le conseguenze, ragion per cui esso conserva, in una certa misura, il controllo degli eventi [30].

46. A tal riguardo osservo che, nel settore del trasporto aereo commerciale, i vettori aerei devono rispettare rigorose procedure tecniche e amministrative nello svolgimento delle loro attività. Pertanto, in linea di principio, un vettore aereo operativo non può sostenere di non avere alcun controllo sulla propria organizzazione e sulla gestione del personale. Infatti, un vettore aereo deve adottare tutte le misure necessarie per evitare qualsiasi problema che possa ripercuotersi sui membri dell'equipaggio, e specialmente sui piloti.

47. In particolare, è opportuno sottolineare che, per poter pilotare un aereo, un pilota deve essere in possesso di un certificato medico. L'allegato IV del regolamento n. 1178/2011 prevede, tra l'altro, che «[p]er l'esercizio dei privilegi di (...) una licenza di pilota commerciale (CPL), una licenza di pilota a equipaggio plurimo (MPL) o una licenza di pilota di linea (ATPL), il pilota deve detenere un certificato medico di classe 1 valido», che deve essere rinnovato da un centro aeromedico o da un esaminatore aeromedico [31]. I certificati medici di classe 1 sono validi per un periodo di 12 mesi [32]. Sottolineo che lo scopo di una regolare valutazione aeromedica è garantire l'idoneità medica di un pilota o ridurre al minimo il rischio di inidoneità medica [33].

48. Tuttavia, neppure esami medici regolari garantiscono che la persona che vi si sottopone non deceda tra un esame e l'altro. Anche qualora il vettore aereo abbia messo in atto e seguito tutte le procedure necessarie, alcuni eventi, come il decesso improvviso e inaspettato di un copilota sano al di fuori dell'hub abituale del vettore aereo, possono essere tali per cui il vettore aereo non vi si può preparare né attenuarne gli effetti.

49. Ritengo che spetti al giudice del rinvio verificare se la causa del decesso del copilota sia dovuta a un fattore che rientra nel controllo del vettore aereo operativo in questione. A tale riguardo, il giudice nazionale dovrebbe valutare se le procedure e i requisiti di sicurezza relativi alla salute del copilota interessato siano stati rispettati dal vettore aereo operativo, se gli esami medici prescritti siano stati effettuati correttamente e se, nel corso dei controlli regolari, non sia emerso alcun elemento che dimostri che lo stato di salute del copilota interessato non era sufficientemente buono ai fini dello svolgimento dei suoi doveri. Qualora questi tre punti siano confermati, si può concludere, a mio avviso, che, nel caso di specie, il decesso del copilota sfuggiva interamente al controllo del vettore aereo operativo.

30 Sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punto 35).

31 Ibidem, punti MED.A.030, «Certificati medici», lettera c), n. 4) e MED.A.040, «Rilascio, rinnovo e ripristino dei certificati medici», lettera c), n. 1) della sezione 2, «Requisiti per i certificati medici», della sottoparte A, «Requisiti generali», dell'allegato IV (parte medica), nella versione vigente all'epoca dei fatti dei procedimenti principali.

32 Ibidem, punto MED.A.045, «Validità, rinnovo e ripristino dei certificati medici», lettera a), nn. 1) e 2), della sezione 2, «Requisiti per i certificati medici», della sottoparte A, «Requisiti generali», dell'allegato IV (parte medica). Per i piloti che operano in attività di trasporto aereo commerciale con un solo pilota per il trasporto di passeggeri e hanno compiuto 40 anni e per i piloti che hanno compiuto 60 anni, il certificato medico di classe 1 è valido per un periodo di sei mesi e può essere rinnovato dopo ulteriori esami o valutazioni aeromedici.

33 Per quanto concerne le responsabilità dell'operatore e i requisiti relativi al personale, v. punti ORO.GEN.110, «Responsabilità dell'operatore», lettere e) e g) della sezione 1, «Generalità», e ORO.GEN.210 «Requisiti relativi al personale», lettere c) ed e) della sezione 2, «Gestione», del capo GEN, «Requisiti generali», dell'allegato III, Parte ORO del regolamento n. 965/2012.

c) Prevedibilità dell'evento in questione

50. Nella sentenza nella causa Airhelp, la Corte osserva che lo sciopero costituisce, per i lavoratori, un diritto garantito dall'articolo 28 della Carta, e che il fatto che questi ultimi se ne avvalgano e indìcano, di conseguenza, un movimento in tal senso deve considerarsi rientrante nell'ordine del prevedibile per ogni datore di lavoro, in particolare quando un tale sciopero sia preceduto da un preavviso [34].

51. In questo modo, la Corte applica la definizione classica offerta dal dizionario secondo cui un evento o situazione prevedibile è un evento o situazione conoscibile o intuibile prima che si verifichi [35]. Tuttavia, il termine «prevedibile» può anche essere definito come «tale da poter essere *ragionevolmente* previsto» [36]. Il termine «ragionevole» implica un esame delle probabilità. Pertanto, la Corte deve determinare la probabilità che un vettore aereo fosse in grado di prevedere le conseguenze degli eventi in questione. Si tratta, in sostanza, di un accertamento caso per caso, che impone la verifica del contesto in cui si è verificato l'evento, la quale esige un esame di dati statistici astratti e un esame specifico della persona interessata.

52. Nel caso di specie, è opportuno osservare che spetta al giudice nazionale stabilire, tenendo conto dei dati statistici a sua disposizione, se il decesso di un uomo poco più che quarantenne costituisca un evento probabile. A tal riguardo, occorre tenere a mente che la frequenza degli esami aeromedici aumenta con l'età. Ad esempio, il periodo di validità dei certificati medici di classe 1 è ridotto a 6 mesi per i titolari di licenza che abbiano compiuto 60 anni. Tali certificati possono essere rinnovati soltanto dopo ulteriori esami o valutazioni aeromedici [37]. Da questo requisito si può dedurre che i rischi per la salute dei piloti aumentano con l'età.

53. Per quanto riguarda i dati specifici relativi al copilota in questione, la domanda di pronuncia pregiudiziale non indica alcun dettaglio sulla causa del suo decesso. Nella questione proposta si menziona il fatto che il copilota si era sottoposto a tutti gli esami medici periodici prescritti. In essa si dichiara, inoltre, che il decesso improvviso di un padre di famiglia, poco più che quarantenne, aveva rappresentato un grave shock per l'equipaggio.

54. A tal riguardo, osservo che, attualmente, i certificati medici di classe 1 menzionati in precedenza sono validi per un periodo di 12 mesi [38] e, che dopo la loro scadenza, il loro titolare deve chiederne il rinnovo. Pertanto, sebbene si possa presumere che, nel caso di specie, il copilota in questione avesse superato i necessari controlli medici e fosse in un buono stato di salute, spetta al giudice del rinvio accertare tali fatti.

55. Di conseguenza, risulta che, nelle presenti cause, il decesso del copilota costituisce un evento che aveva una bassa probabilità di verificarsi e che, quindi, nelle circostanze del caso di specie, dovrebbe essere considerato imprevedibile per il vettore aereo.

[34] Sentenza del 23 marzo 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, punto 32).

[35] V., ad esempio, il Cambridge Dictionary online, definizione disponibile all'indirizzo https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/foreseeable

[36] V. Merriam-Webster Dictionary, online, https://www.merriam-webster.com/dictionary/foreseeable, il corsivo è mio.

[37] V. supra, nota 32. Analogamente, i certificati di classe 1 devono essere rinnovati ogni sei mesi dai titolari di licenza che operano in attività di trasporto aereo commerciale con un solo pilota e hanno compiuto 40 anni.

[38] V. supra, paragrafo 47.

3. Conclusione provvisoria

56. Alla luce di quanto precede, suggerisco alla Corte di rispondere che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che la cancellazione di un volo con partenza prevista da un aeroporto situato al di fuori della base del vettore aereo operativo interessato, a causa del decesso improvviso del copilota, che aveva superato senza alcuna restrizione i prescritti esami medici periodici, non rientra nell'ambito di applicazione delle «circostanze eccezionali» di cui a tale disposizione.

57. Qualora la Corte, ciò nonostante, statuisca che il decesso del copilota costituisce una circostanza eccezionale, essa dovrà esaminare la nozione di misure del caso che un vettore aereo è tenuto ad adottare.

C. Nozione di misure del caso secondo la giurisprudenza

58. Per essere esonerato dall'obbligo di compensazione pecuniaria, il vettore deve dimostrare di aver adottato tutte le misure del caso ad esso imposte. Nella sentenza nella causa Germanwings [39], la Corte ha stabilito che il vettore aereo operativo deve utilizzare tutti i mezzi di cui dispone, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie. Nella sentenza nella causa Wallentin-Hermann [40], la Corte ha dichiarato che la circostanza che un vettore aereo operativo abbia rispettato i requisiti minimi di manutenzione di un aeromobile non è di per sé sufficiente per dimostrare che tale vettore ha adottato tutte le misure del caso.

59. Tuttavia, nella sentenza nella causa Eglītis e Ratnieks [41], la Corte ha dichiarato che il vettore aereo operativo non poteva essere obbligato a pianificare, in modo generale e indifferenziato, un margine di tempo minimo applicabile indistintamente in tutte le situazioni in cui si verifichino circostanze eccezionali. L'ampiezza del margine di tempo richiesto non dovrebbe far sì che il vettore aereo compia sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa.

60. Inoltre, nella sentenza nella causa Pešková e Peška [42], la Corte ha affermato che il vettore aereo operativo non è responsabile dell'omessa adozione, da parte di altri soggetti, quali i controllori del traffico aereo, di misure preventive nell'ambito della loro competenza. Peraltro, nella sentenza nella causa Moens [43], la Corte ha statuito che la presenza di carburante sulla pista di un aeroporto, che ne aveva comportato la chiusura, è una circostanza che non avrebbe potuto essere evitata anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

61. Infine, nella sentenza nella causa Transportes Aéreos Portugueses [44], relativa all'atterraggio e all'interruzione di un volo a causa del comportamento di un passeggero molesto, la Corte ha fornito la definizione più chiara dell'argomento difensivo concernente l'adozione delle «misure del caso». La Corte ha affermato che le misure del caso non possono, in linea di principio, consistere nel limitarsi a offrire ai passeggeri di cui trattasi un riavviamento verso la loro destinazione finale con il volo successivo operato dal vettore medesimo e che arriva a destinazione il giorno

[39] Sentenza del 4 aprile 2019 (C-501/17, EU:C:2019:288).

[40] Sentenza del 22 dicembre 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

[41] Sentenza del 12 maggio 2011 (C-294/10, EU:C:2011:303, punti 31 e 35) e, analogamente, conclusioni dell'Avvocato generale Tanchev nella causa Moens (C-159/18, EU:C:2018:1040, paragrafo 33).

[42] Sentenza del 4 maggio 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, punti 43 e 44).

[43] Sentenza del 26 giugno 2019 (C-159/18, EU:C:2019:535).

[44] Sentenza dell'11 giugno 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460, punti 58, 59 e 61).

successivo a quello originariamente previsto per il loro arrivo. Infatti, la diligenza richiesta a tale vettore aereo al fine di consentirgli di sottrarsi al proprio obbligo di compensazione pecuniaria presuppone che egli si avvalga di tutti i mezzi a sua disposizione per garantire un riavviamento ragionevole, soddisfacente e nel più breve tempo possibile, mezzi tra i quali figura la ricerca di altri voli diretti o non diretti operati eventualmente da altri vettori aerei, appartenenti o meno alla stessa alleanza aerea, e che arrivano meno tardi rispetto al volo successivo del vettore aereo interessato. Tuttavia, spetta al giudice nazionale valutare se un simile riavviamento costituisca, per il vettore aereo, un sacrificio insopportabile tenuto conto delle capacità della sua impresa nel momento in questione.

62. Devo sottolineare che il decesso di un copilota, a prescindere dalle circostanze specifiche in cui si è verificato, condurrebbe in ogni caso alla cancellazione del volo qualora non sia disponibile un pilota sostitutivo. Infatti, come già ricordato, il regolamento n. 965/2012 stabilisce che, per il tipo di aeromobili utilizzati in tali voli, il vettore aereo operativo deve mettere a disposizione un equipaggio composto da almeno due piloti. Ciò significa che il comandante non sarebbe stato autorizzato a operare il volo di ritorno da solo, senza un copilota [45].

63. Inoltre, come spiegato dalla Commissione [46], le disposizioni in materia di sicurezza aerea non consentono che qualsiasi pilota intervenga come pilota sostitutivo. Il pilota sostitutivo deve essere pienamente qualificato e disporre di un addestramento e di un'esperienza sufficienti in relazione all'aeromobile e alla rotta di cui trattasi. Ciò significa che neppure sarebbe sufficiente che i vettori aerei operativi che utilizzano aeromobili differenti mettessero a disposizione un equipaggio supplementare in ogni destinazione. Dovrebbero piuttosto essere disponibili equipaggi di riserva per tutti i tipi di aeromobili utilizzati e per tutte le rotte per qualsiasi destinazione servita da quel vettore aereo. Un obbligo del genere comporterebbe costi sproporzionati e non sembra ragionevole qualora la Corte ritenga che si tratti di circostanze eccezionali.

64. Di conseguenza, per essere esonerato dall'obbligo di compensazione pecuniaria, il vettore aereo deve dimostrare di aver adottato tutte le misure del caso proporzionate ad esso imposte.

IV. Conclusione

65. Sulla base dell'analisi che precede, suggerisco alla Corte di rispondere alla questione proposta dal Landgericht Stuttgart (Tribunale del Land, Stoccarda, Germania) nei seguenti termini:

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,

[45] Tale regolamento contiene inoltre indicazioni sull'importanza delle buone condizioni psichiche degli altri membri dell'equipaggio. Risulta che, nel caso di specie, questi ultimi non si sono ritenuti immediatamente in grado di effettuare il volo a seguito della notizia potenzialmente traumatica del decesso del loro collega.

[46] Punto 31 delle osservazioni della Commissione.

deve essere interpretato nel senso che:

la cancellazione di un volo con partenza prevista da un aeroporto situato al di fuori della base del vettore aereo operativo interessato, a causa del decesso improvviso del copilota, che aveva superato senza alcuna restrizione i prescritti esami medici periodici, non rientra nell'ambito di applicazione delle «circostanze eccezionali» di cui a tale disposizione.