



CORTE DI GIUSTIZIA UE, SEZ. VIII, SENTENZA 12 MARZO 2020, C-832/18

Il guasto di un componente c.d. on condition (vale a dire quello da sostituire solo in caso di avaria del componente precedente), nel caso in cui il vettore aereo ne tiene sempre uno di ricambio in magazzino, non integra una “circostanza eccezionale” ai sensi dell’art. 5, par. 3, reg. 261/2004, a meno che un simile guasto costituisca un evento, per la sua natura od origine, inerente al “normale” esercizio dell’attività del vettore aereo in questione e che sfugge all’effettivo controllo di quest’ultimo.

Un passeggero aereo che ha beneficiato di una compensazione pecuniaria a causa della cancellazione di un volo ed ha accettato un volo alternativo può pretendere che gli sia riconosciuta una compensazione pecuniaria ulteriore per il ritardo di quest’ultimo, qualora tale ritardo si sia protratto per un numero di ore tale da dar diritto a una compensazione ai sensi dell’art. 7, par. 1, reg. 261/2004 e il vettore del volo alternativo sia lo stesso del volo cancellato.

Nella causa C-832/18,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dallo Helsingin hovioikeus (Corte d’appello di Helsinki, Finlandia), con decisione del 20 dicembre 2018, pervenuta in cancelleria il 21 dicembre 2018, nel procedimento

Omissis

contro

Omissis,

LA CORTE (OTTAVA SEZIONE)

Omissis

SENTENZA

1. La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull’interpretazione degli articoli 5 e 7 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



passaggeri 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. La presente domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra otto passeggeri aerei e la compagnia aerea Finnair Oyj, in merito a una domanda di compensazione pecuniaria conseguente al ritardo di un volo alternativo proposto da quest'ultima.

Contesto normativo

3. Ai sensi dei considerando 1 e 2, nonché da 12 a 15 del regolamento n. 261/2004:

«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.

2) Il negato imbarco, la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri.

(...)

12) Sarebbe anche opportuno limitare i disagi e i fastidi causati dalla cancellazione di un volo. Per conseguire tale obiettivo si dovrebbe esigere che i vettori aerei informino della cancellazione del volo i passeggeri interessati prima dell'ora prevista per la partenza e offrano altresì loro di proseguire il viaggio con un volo alternativo ragionevole, affinché essi possano decidere diversamente. Se non ottemperano a questo obbligo i vettori aerei dovrebbero offrire una compensazione pecuniaria ai passeggeri, salvo qualora la cancellazione sia dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

13) I passeggeri il cui volo è cancellato dovrebbero poter ottenere il rimborso del prezzo del biglietto o avere la possibilità di proseguire il viaggio con un volo alternativo in condizioni soddisfacenti, e dovrebbero beneficiare di un'adeguata assistenza durante il periodo di attesa di un volo successivo.

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, improvvisi 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 2, lettera l), di tale regolamento così dispone:

«Ai fini del presente regolamento, si intende per:

(...)

l) “cancellazione del volo”: la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto».

5. Ai sensi dell'articolo 3, paragrafi 1 e 2, del citato regolamento:

«1. Il presente regolamento si applica:

a) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato;

b) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione, qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore comunitario.

2. Il paragrafo 1 si applica a condizione che i passeggeri:

a) dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, tranne nei casi di cancellazione di cui all'articolo 5, si presentino all'accettazione:

– secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata per iscritto (anche per via elettronica) dal vettore aereo, operatore turistico o agente di viaggio autorizzato, oppure, qualora non sia indicata l'ora,

– al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata; o

b) siano stati trasferiti da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per il quale possedevano una prenotazione ad un altro volo, indipendentemente dal motivo».

6. L'articolo 5 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Cancellazione del volo», prevede quanto segue:

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

a) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8;

b) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 9, paragrafo 2, nonché, in caso di volo alternativo quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è rinviato di almeno



un giorno rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e

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.

2. Insieme alla cancellazione del volo, i passeggeri sono informati delle eventuali alternative di trasporto possibili.

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'onere della prova, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito della cancellazione del volo, incombe al vettore aereo operativo».

7. Ai sensi dell'articolo 7 del medesimo regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria»:

«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.

2. Se ai passeggeri è offerto di raggiungere la loro destinazione finale imbarcandosi su un volo alternativo a norma dell'articolo 8, il cui orario di arrivo non supera:



- a) di due ore, per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1 500 km; o
- b) di tre ore, per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese fra 1 500 e 3 500 km; o
- c) di quattro ore, per tutte le tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b),

l'orario di arrivo previsto del volo originariamente prenotato, il vettore aereo operativo può ridurre del 50% la compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1.

3. La compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1 è pagata in contanti, mediante trasferimento bancario elettronico, con versamenti o assegni bancari, o, previo accordo firmato dal passeggero, con buoni di viaggio e/o altri servizi.

4. Le distanze di cui ai paragrafi 1 e 2 sono misurate secondo il metodo della rotta ortodromica».

8. L'articolo 8, paragrafo 1, del suddetto regolamento prevede quanto segue:

«Quando è fatto riferimento al presente articolo, al passeggero è offerta la scelta tra:

- a) – il rimborso entro sette giorni, secondo quanto previsto nell'articolo 7, paragrafo 3, del prezzo pieno del biglietto, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato, per la o le parti di viaggio non effettuate e per la o le parti di viaggio già effettuate se il volo in questione è divenuto inutile rispetto al programma di viaggio iniziale del passeggero, nonché, se del caso:

- un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile;

- b) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile; o

- c) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

9. Gli attori nel procedimento principale hanno prenotato, presso la Finnair, un volo diretto con partenza da Helsinki (Finlandia) e destinazione Singapore.

10. Tale volo era previsto per l'11 ottobre 2013, alle ore 23:55. Tuttavia, esso veniva cancellato a causa di un problema tecnico verificatosi nell'apparecchio.

11. Dopo aver accettato l'offerta di Finnair, gli attori nel procedimento principale venivano imbarcati sul volo alternativo con coincidenza Helsinki-Singapore via Chongqing (Cina), con partenza prevista per il giorno successivo, 12 ottobre 2013, alle ore 17:40, con arrivo a Singapore previsto per il 13 ottobre, alle ore 17:25.

12. La Finnair era il vettore aereo operativo per il volo alternativo Helsinki-Chongqing-Singapore.



13. Tuttavia, a causa del guasto a un servocomando del timone dell'apparecchio in questione, il loro volo alternativo subiva un ritardo. Essi giungevano quindi a Singapore il 14 ottobre 2013, alle ore 00:15.

14. Gli attori nel procedimento principale hanno promosso un'azione contro la Finnair dinanzi allo Helsingin käräjäoikeus (Tribunale di primo grado di Helsinki, Finlandia), chiedendo la condanna della compagnia aerea al pagamento dell'importo di EUR 600 più interessi, in favore di ciascuno di essi, a causa della cancellazione del volo originario Helsinki-Singapore. Inoltre, gli attori hanno chiesto altresì la condanna della Finnair al pagamento di un importo pari a EUR 600 più interessi, in favore di ciascuno di essi, per il ritardo di oltre tre ore all'arrivo del volo alternativo Helsinki-Chongqing-Singapore.

15. La Finnair ha riconosciuto a ciascuno degli attori una compensazione pecuniaria di EUR 600 per la cancellazione del volo originario Helsinki-Singapore. Per contro, la compagnia ha rifiutato di accogliere la loro seconda domanda di compensazione pecuniaria. La Finnair ha sostenuto che tale domanda non era fondata, rilevando che il regolamento n. 261/2004 non impone al vettore aereo l'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria al passeggero il cui volo è stato cancellato, in caso di ritardo del volo alternativo che gli è stato successivamente proposto. In aggiunta, la Finnair ha fatto valere che il volo alternativo, accettato dagli attori nel procedimento principale, aveva subito un ritardo a causa di circostanze eccezionali, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del suddetto regolamento.

16. Con sentenza del 21 giugno 2017, lo Helsingin käräjäoikeus (Tribunale di primo grado di Helsinki) ha respinto la domanda di compensazione pecuniaria presentata dagli attori nel procedimento principale per il ritardo del volo alternativo, ritenendo che il regolamento n. 261/2004 non desse diritto a una compensazione pecuniaria a questo titolo. Pertanto, tale giudice non ha preso posizione sulla questione di stabilire se il guasto tecnico che aveva causato il ritardo del volo alternativo costituisse una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento suddetto.

17. Gli attori nel procedimento principale hanno impugnato tale sentenza dinanzi allo Helsingin hovioikeus (Corte d'appello di Helsinki, Finlandia) e hanno chiesto di condannare la Finnair a corrispondere a ciascuno di essi una compensazione pecuniaria di EUR 600 più interessi per il ritardo del volo alternativo Helsinki-Chongqing-Singapore.

18. La Finnair ha chiesto il rigetto del ricorso, sostenendo, da un lato, che gli attori nel procedimento principale non potevano pretendere una seconda compensazione pecuniaria in forza del regolamento n. 261/2004 e, dall'altro lato, che il volo alternativo ave-



va subito un ritardo dovuto a «circostanze eccezionali», ai sensi di detto regolamento. Essa fa valere che uno dei tre servocomandi del timone che permettono il pilotaggio dell'aeromobile utilizzato per effettuare il volo suddetto aveva subito un guasto, precisando, in proposito, che tale aeromobile era un Airbus A330, il cui costruttore aveva annunciato (in un follow-up tecnico) che diversi apparecchi dello stesso modello presentavano un vizio occulto di fabbricazione o di progettazione che riguardava i servocomandi del timone. Inoltre, il servocomando del timone sarebbe un pezzo cosiddetto «on condition», che verrebbe sostituito con un pezzo nuovo soltanto in caso di guasto del pezzo precedente.

19. Ciò considerato, lo Helsingin hovioikeus (Corte di appello di Helsinki) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se il regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un passeggero ha diritto a una nuova compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, qualora abbia ricevuto una compensazione pecuniaria per un volo cancellato, il vettore aereo che effettua il volo riprenotato sia lo stesso del volo cancellato e anche il volo riprenotato in seguito al volo cancellato subisca, rispetto all'orario di arrivo previsto, un ritardo tale da giustificare una compensazione pecuniaria.

2) In caso di risposta affermativa alla prima questione, se il vettore aereo operativo possa invocare circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, qualora, a seguito di un follow-up tecnico da parte del costruttore dell'aeromobile, relativo a un apparecchio già in uso, il pezzo oggetto del documento in questione sia di fatto trattato come pezzo «on condition», vale a dire come pezzo utilizzato fino a quando non si guasti, e il vettore aereo operativo si sia preparato alla sostituzione del pezzo di cui trattasi tenendo sempre disponibile un pezzo di ricambio».

SULLE QUESTIONI PREGIUDIZIALI

Sulla prima questione

20. Con la prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il regolamento n. 261/2004, e segnatamente il suo articolo 7, paragrafo 1, debba essere interpretato nel senso che un passeggero aereo, che ha beneficiato di una compensazione pecuniaria a causa della cancellazione di un volo ed ha accettato il volo alternativo che gli è stato proposto, possa pretendere che gli sia riconosciuta una compensazione pecuniaria per il ritardo del volo alternativo, qualora tale ritardo si sia protratto per un numero di ore tale da dar diritto a una compensazione pecuniaria e il vettore aereo del volo alternativo sia lo stesso del volo cancellato.



21. A tale riguardo, occorre rammentare che, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 8, paragrafo 1, di detto regolamento, in caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti vengono offerte dal vettore aereo operativo tre diverse forme di assistenza, vale a dire il rimborso del biglietto abbinato, se del caso, a un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, oppure un riavviamento verso la loro destinazione finale, non appena possibile, oppure un siffatto riavviamento ad una data successiva di loro gradimento, a seconda delle disponibilità dei posti.

22. Nel procedimento principale, in seguito alla cancellazione del volo prenotato dai passeggeri in questione, la Finnair ha pagato loro una compensazione pecuniaria in applicazione dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 e ha proposto loro, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, di tale regolamento, un riavviamento, che essi hanno accettato. Tuttavia, a causa di un guasto tecnico dell'apparecchio utilizzato per effettuare il volo alternativo, essi sono giunti alla loro destinazione con un ritardo di oltre sei ore rispetto all'orario di arrivo previsto nell'offerta che avevano accettato.

23. La Corte ha dichiarato che si deve ritenere che i passeggeri di voli ritardati siano titolari del diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, quando giungano alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo (v., in tal senso, sentenze del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 61, nonché del 23 ottobre 2012, *Nelson e a.*, C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 38).

24. In un caso come quello di cui al procedimento principale, si pone, pertanto, la questione di stabilire se il diritto alla compensazione pecuniaria spettante ai passeggeri dei voli ritardati, menzionato al punto precedente, possa essere altresì fatto valere dai passeggeri che, a causa della cancellazione del loro volo per la quale hanno ricevuto una compensazione pecuniaria, abbiano accettato un volo alternativo proposto dal vettore aereo, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, e abbiano raggiunto la loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo previsto dal vettore aereo per tale volo alternativo.

25. Al riguardo, occorre osservare che l'articolo 3 del regolamento n. 261/2004, il quale determina l'ambito di applicazione di quest'ultimo, stabilisce, al paragrafo 2, che il regolamento suddetto si applica a condizione che i passeggeri dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione oppure siano stati trasferiti da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per il quale possedevano una prenotazione ad un altro volo, indipendentemente dal motivo.



26. Da tale disposizione discende che il regolamento n. 261/2004 si applica, tra l'altro, a una situazione nella quale un passeggero aereo sia stato trasferito dal vettore aereo, in seguito alla cancellazione del volo da lui prenotato, su un volo alternativo verso la sua destinazione finale.

27. Orbene, si deve osservare che il regolamento n. 261/2004 non contiene alcuna disposizione che preveda una limitazione dei diritti dei passeggeri nell'ambito del riavviamento – come nella situazione di cui al procedimento principale –, ivi compresa un'eventuale limitazione del loro diritto a compensazione pecuniaria.

28. Ne consegue che, in virtù della giurisprudenza citata al punto 23 della presente sentenza, il passeggero aereo il quale, dopo aver accettato il volo alternativo proposto dal vettore aereo in seguito alla cancellazione del suo volo, ha raggiunto la sua destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo per il volo alternativo, beneficia del diritto a compensazione pecuniaria.

29. Tale interpretazione è corroborata, in particolare, da due altre considerazioni.

30. Da un lato, dal considerando 2 del regolamento n. 261/2004 deriva che quest'ultimo mira a rimediare ai gravi disagi e fastidi causati dal negato imbarco, dalla cancellazione del volo o da ritardi prolungati.

31. Orbene, i passeggeri che hanno subito cancellazioni o ritardi prolungati, come quelli di cui al procedimento principale, hanno sopportato simili disagi, tanto in relazione alla cancellazione del volo da essi inizialmente prenotato, quanto successivamente, a causa del ritardo prolungato del loro volo alternativo. Di conseguenza, risulta conforme all'obiettivo consistente nel rimediare a tali gravi disagi riconoscere ai passeggeri suddetti un diritto a compensazione pecuniaria per ciascuno di tali disagi successivi.

32. Dall'altro lato, in una situazione siffatta, se il vettore aereo non fosse tenuto ad offrire alcuna compensazione pecuniaria, alle condizioni previste, ai passeggeri coinvolti, la violazione dell'obbligo di assistenza impostogli dall'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 resterebbe senza conseguenze. Dato che l'obbligo di offrire una compensazione pecuniaria ha incontestabilmente effetti incentivanti sul vettore in questione riguardo all'attuazione concreta di tale assistenza, l'assenza delle conseguenze suddette comporterebbe che il rispetto del diritto al riavviamento dei passeggeri verrebbe compromesso, il che sarebbe contrario all'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione, enunciato nel considerando 1 di tale regolamento.

33. Alla luce delle suesposte considerazioni, si deve rispondere alla prima questione dichiarando che il regolamento n. 261/2004, e segnatamente il suo articolo 7, paragrafo 1, deve essere interpretato nel senso che un passeggero aereo, che ha beneficiato di una



compensazione pecuniaria a causa della cancellazione di un volo ed ha accettato il volo alternativo che gli è stato proposto, può pretendere che gli sia riconosciuta una compensazione pecuniaria per il ritardo del volo alternativo, qualora tale ritardo si sia protratto per un numero di ore tale da dar diritto a una compensazione pecuniaria e il vettore aereo del volo alternativo sia lo stesso del volo cancellato.

Sulla seconda questione

34. Con la sua seconda 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 un vettore aereo possa invocare, per essere esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria, «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, con riferimento a un guasto di un pezzo cosiddetto «on condition», vale a dire un pezzo che viene sostituito soltanto in caso di guasto del pezzo precedente, allorché tiene sempre un pezzo di ricambio a magazzino.

35. Si deve innanzitutto osservare che, come già evidenziato al punto 11 delle raccomandazioni della Corte all'attenzione dei giudici nazionali, relative alla presentazione di domande di pronuncia pregiudiziale (GU 2018, C 257, pag. 1), se è vero che per rendere la propria decisione la Corte prende necessariamente in considerazione il contesto di diritto e di fatto della controversia principale, come definito dal giudice del rinvio nella sua domanda di pronuncia pregiudiziale, essa non applica direttamente il diritto dell'Unione a tale controversia. Quando si pronuncia sull'interpretazione o sulla validità del diritto dell'Unione, la Corte cerca di dare una risposta utile per la definizione della controversia principale, ma spetta al giudice del rinvio trarne le conseguenze concrete.

36. È alla luce di tali raccomandazioni che la Corte cercherà di fornire al giudice del rinvio gli elementi utili alla soluzione della controversia di cui è investito.

37. A tale riguardo, occorre ricordare che, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei suoi considerando 14 e 15, il vettore aereo, in deroga alle disposizioni del paragrafo 1 dello stesso articolo, è esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri a norma dell'articolo 7 di tale regolamento 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 ritar-



do prolungato del volo interessato (sentenza del 26 giugno 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punto 15 e giurisprudenza ivi citata).

38. 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 (sentenze del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 20, e del 26 giugno 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punto 16).

39. Ciò premesso, guasti tecnici inerenti alla manutenzione degli aeromobili non possono, in linea di principio, costituire, in quanto tali, «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, di detto regolamento (v., in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 25).

40. In effetti, la Corte ha osservato che i vettori aerei si ritrovano regolarmente a far fronte a tali difettosità, alla luce delle particolari condizioni in cui si svolge il trasporto aereo e del grado di sofisticatezza tecnologica degli aeromobili (sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 22 e giurisprudenza ivi citata).

41. Più precisamente, non costituisce una circostanza eccezionale la prematura difettosità anche inaspettata di taluni pezzi di un aeromobile, dato che essa è, in linea di principio, intrinsecamente legata al sistema di funzionamento dell'apparecchio (v., in tal senso, sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 21 e giurisprudenza ivi citata).

42. Orbene, a quanto risulta, il guasto di un pezzo cosiddetto «on condition», come quello di cui al procedimento principale, che il vettore aereo si è preparato a sostituire tenendo sempre un pezzo di ricambio a magazzino, costituisce – conformemente alla giurisprudenza della Corte richiamata al punto 38 della presente sentenza – un evento che, per la sua natura o per la sua origine, è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e non sfugge all'effettivo controllo di quest'ultimo, tranne nell'ipotesi in cui un simile guasto non sia intrinsecamente legato al sistema di funzionamento dell'apparecchio, circostanza che deve essere verificata dal giudice del rinvio.

43. Alla luce delle considerazioni che precedono, si deve rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un vettore aereo non può invocare, per essere esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria, «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, con riferimento al guasto di un pezzo cosiddetto «on condition», vale a dire un



pezzo che viene sostituito soltanto in caso di guasto del pezzo precedente, allorché il vettore aereo tiene sempre un pezzo di ricambio a magazzino, tranne nell'ipotesi – che deve essere verificata dal giudice del rinvio – in cui un simile guasto costituisca un evento che, per la sua natura o per la sua origine, non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfugge all'effettivo controllo di quest'ultimo, avuto riguardo tuttavia al fatto che, nei limiti in cui tale guasto sia – in linea di principio – intrinsecamente legato al sistema di funzionamento dell'apparecchio, esso non deve essere considerato un evento di questo tipo.

SULLE SPESE

Omissis

Per questi motivi, la Corte (Ottava Sezione) dichiara:

1) Il 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, e segnatamente il suo articolo 7, paragrafo 1, deve essere interpretato nel senso che un passeggero aereo, che ha beneficiato di una compensazione pecuniaria a causa della cancellazione di un volo ed ha accettato il volo alternativo che gli è stato proposto, può pretendere che gli sia riconosciuta una compensazione pecuniaria per il ritardo del volo alternativo, qualora tale ritardo si sia protratto per un numero di ore tale da dar diritto a una compensazione pecuniaria e il vettore aereo del volo alternativo sia lo stesso del volo cancellato.

2) L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un vettore aereo non può invocare, per essere esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria, «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, con riferimento al guasto di un pezzo cosiddetto «on condition», vale a dire un pezzo che viene sostituito soltanto in caso di guasto del pezzo precedente, allorché il vettore aereo tiene sempre un pezzo di ricambio a magazzino, tranne nell'ipotesi – che deve essere verificata dal giudice del rinvio – in cui un simile guasto costituisca un evento che, per la sua natura o per la sua origine, non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfugge all'effettivo controllo di quest'ultimo, avuto riguardo tuttavia al fatto che, nei limiti in cui tale guasto sia – in linea di principio – intrinsecamente legato al sistema di funzionamento dell'apparecchio, esso non deve essere considerato un evento di questo tipo.



VALERIO BRIZZOLARI

Assistente di studio presso il Consiglio superiore della Magistratura

VOLI AEREI IN RITARDO E (DOPPIA) ‘COMPENSAZIONE’: LA RILEVANZA DELLE CIRCOSTANZE ECCEZIONALI

SOMMARIO: 1. Il caso e le questioni. – 2. Sul ritardo del volo alternativo: duplicazione o cumulo di “compensazioni”? – 3. Sulle “circostanze eccezionali” quali “esimente”. La casistica: dalle condizioni meteorologiche... – 4. Segue. ...ai guasti tecnici, anche cc.dd. on condition, e allo sciopero. La “manutenzione difensiva”. – 5. Ricorrenza di una “circostanza eccezionale” e (mancata) adozione delle “misure del caso”. Ulteriore requisito per l’operatività dell’“esimente”. – 6. Una conclusione. Dalla responsabilità alla garanzia?

1. – Un volo intercontinentale, a causa di un problema tecnico, viene cancellato. Il vettore, conformemente al regolamento CE 261/2004, offre ai passeggeri, che accettano, una soluzione alternativa (il c.d. riavviamento) per la medesima destinazione il giorno seguente. Il volo sostitutivo, tuttavia, subisce un ritardo di circa sei ore, dovuto alla rottura di un servocomando del timone. Gli sfortunati viaggiatori arrivano a destinazione quasi due giorni dopo la data di arrivo programmata.

Il caso approda in tribunale: alla compagnia aerea viene richiesta una “compensazione” – secondo la terminologia del reg. 261/2004 – per il ritardo e il relativo danno su entrambi i voli. Mentre la domanda viene accolta in relazione alla prima cancellazione, il vettore si rifiuta di riconoscere la somma per il ritardo del volo sostitutivo. In primo grado viene accolta la tesi della compagnia aerea: a dire del giudice finnico, il reg. 261/2004 non impone al vettore l’obbligo di pagare una compensazione pecuniaria al passeggero il cui volo è stato cancellato, in caso di ritardo del volo alternativo che gli è stato successivamente offerto. Ad ogni modo, il ritardo era comunque imputabile a un guasto tecnico, perciò, trattandosi di “circostanza eccezionale” ai sensi dell’art. 5, comma 3, medesimo Regolamento, la compensazione non era dovuta.

I passeggeri non desistono e interpongono appello. Durante il giudizio di secondo



grado, viene sollevata la questione pregiudiziale sugli artt. 5 e 7 reg. 261/2004. In particolare, alla Corte europea vengono rivolti due quesiti: *i)* se è ammissibile un'ulteriore compensazione per il ritardo prolungato del volo alternativo e *ii)* se, in tal caso, il guasto di quel particolare elemento (c.d. *on condition*, sul quale si tornerà) integra gli estremi della “circostanza eccezionale”, la cui sussistenza determina il venir meno dell'obbligo di corrispondere la compensazione. La particolarità del caso era costituita dal fatto che il vettore del volo sostitutivo era lo stesso del volo originario.

La sentenza in esame arricchisce un'ampia casistica della Corte europea in tema, appunto, di circostanze eccezionali idonee a escludere il diritto alla compensazione. Si segnala che recentemente la Corte è tornata a pronunciarsi sulla seconda delle questioni poc'anzi indicate, in un caso relativo a uno sciopero del personale di volo¹. Le considerazioni che seguono possono allora intendersi rivolte alla nozione di “circostanze eccezionali” in generale così come delineata dalla giurisprudenza europea e la pronuncia in analisi nella causa C-832/18 costituisce un'occasione per “fare il punto” sull'argomento.

2. – La prima questione, relativa al ritardo del volo alternativo, a quanto consta, non era mai stata decisa in precedenza e perciò si segnala per la sua novità. Dalla stessa pronuncia della Corte sembra emergere che non vi sono precedenti sul punto².

Il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il reg. 261/2004, in particolare l'art. 7, comma 1, debba essere interpretato nel senso che un passeggero, già beneficiario di una compensazione pecuniaria a causa della cancellazione del volo originario, possa pretendere che gli sia riconosciuta una compensazione ulteriore per il ritardo del volo alternativo, qualora tale ritardo si sia protratto per un numero di ore tale da dar diritto a una compensazione e il vettore aereo del volo alternativo sia lo stesso del volo cancellato.

¹ CGUE, 23 marzo 2021, causa C-28/20, in *Foro it.*, Rep. 2021, voce *Unione europea e Consiglio d'Europa*, n. 189, secondo cui l'art. 5, par. 3, regolamento CE 261/2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento CEE 295/91, dev'essere interpretato nel senso che un movimento di sciopero indetto da un sindacato del personale di un vettore aereo operativo nel rispetto delle condizioni stabilite dalla normativa nazionale, in particolare del termine di preavviso imposto da quest'ultima, sciopero destinato a far valere le rivendicazioni dei lavoratori di tale vettore e al quale abbia aderito una categoria di personale indispensabile all'effettuazione di un volo, non rientra nella nozione di “circostanza eccezionale”, ai sensi di tale disposizione.

² I precedenti elencati nella sentenza in esame, infatti, riguardano tutti il ritardo del volo originario. Tra questi, si possono richiamare CGCE, 19 novembre 2009, cause 402/07 e 432/07, in *Foro it.*, 2010, IV, 325, con nota di A. Palmieri e CGUE, 23 ottobre 2012, cause 581/10 e 629/10, in *Foro it.*, 2013, IV, 101.



La difesa della compagnia finnica, sul punto, si è limitata a invocare la circostanza per cui il Regolamento non disciplina la fattispecie verificatasi e da qui ha dedotto che non le viene imposto l'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria in caso di ritardo del volo sostitutivo. Si può supporre, dato che dal provvedimento in esame non emerge con chiarezza, che il vettore abbia voluto far valere l'impossibilità di una "doppia" compensazione e perciò di una sorta di "duplicazione" della somma in favore dei viaggiatori.

La soluzione offerta dalla corte è condivisibile. Si muove dall'ambito di applicazione del Regolamento, il quale si riferisce a *i)* coloro che dispongono di una prenotazione confermata o *ii)* sono stati trasferiti da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per il quale possedevano una prenotazione ad altro volo, indipendentemente dal motivo. La disposizione rilevante è proprio quella che disciplina il caso *sub ii)*, vale a dire l'art. 3, comma 2, lett. b), reg. 261/2004.

In effetti, il ritardo del volo sostitutivo può ben rientrare nell'ipotesi di trasferimento dal volo originario a un altro. Afferma infatti la Corte che non ricorrono elementi per escludere i voli alternativi prescelti per il riavviamento a seguito di una cancellazione dall'ambito applicativo del regolamento.

In breve, che si tratti del volo originario o di quello sostitutivo poco importa: il "disagio" patito dal passeggero è esattamente il medesimo e, anzi, vien fatto di dire, forse persino maggiore allorquando il disservizio riguarda proprio (a anche) il volo sostitutivo, come nel caso esaminato dalla Corte. Se si considera, poi, che la compensazione per l'altro volo contribuisce a dare maggiore effettività all'obbligo di fornire le misure di assistenza di cui all'art. 8 reg. 261/2004 vengono allora a cadere tutti gli ostacoli ipotizzati dalla compagnia aerea resistente. Non si tratta di una "duplicazione" per ritardi nella medesima vicenda, come sostenuto dal vettore, bensì di un cumulo, per dir così, giacché i voli sono tra loro separati e allo stesso modo lo sono i disagi patiti dal passeggero.

Quanto precede rientra in un disegno ben preciso: incentivare il vettore a offrire il miglior servizio possibile – almeno dal versante della puntualità, che rileva soprattutto in caso di c.d. coincidenza con altri spostamenti – e, di riflesso, garantire al passeggero (*rectius*: al consumatore) un elevato livello di protezione, come sancito dal considerando n. 1 di cui al Regolamento.

La prima questione viene dunque risolta affermando che il passeggero beneficiario di una compensazione pecuniaria a causa della cancellazione di un volo che ha accettato il volo alternativo può pretendere una compensazione per il ritardo di quest'ultimo, qualora tale ritardo si sia protratto per un numero di ore tale da dar diritto a una compensazione pecuniaria e il vettore aereo del volo alternativo sia lo stesso del volo cancellato.



Rimarrebbe da domandarsi cosa accadrebbe se il volo alternativo fosse operato da una diversa compagnia. Si può affermare che troverebbe comunque applicazione il Regolamento: il volo alternativo è “indipendente” e deve essere considerato come un volo a sé stante, perciò idoneo ad attribuire al passeggero tutte le tutele che gli spettano in virtù del Regolamento.

3. – La seconda questione sottoposta alla Corte non è nuova, ma solleva nondimeno qualche interrogativo, come si vedrà immediatamente. Occorre premettere che i giudici di Lussemburgo si sono pronunciati molteplici volte sulle “circostanze eccezionali” e sulla loro rilevanza ai fini dell’esclusione dell’obbligo di compensazione pecuniaria³. L’art. 5, comma 3, reg. 264/2004, infatti, pone a carico della compagnia aerea la dimostrazione “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.

Il primo interrogativo che sorge spontaneo attiene all’attribuzione di un esatto significato all’espressione impiegata nel Regolamento. I considerando nn. 14 e 15 di quest’ultimo offrono un elenco esemplificativo – ma sicuramente non esaustivo – di eventi che possono essere annoverati nell’espressione in esame⁵. Tuttavia, la genericità del lin-

³ Oltre alla casistica richiamata alla nota precedente, si vedano i riferimenti in quelle che seguono, specie alle note 9 e ss. La vivace attività della Corte europea ha inevitabilmente alimentato l’interesse della dottrina per l’argomento. In termini generali, sulla normativa europea (e le tutele per il viaggiatore) in tema di voli ritardati, si vedano senz’altro G. GRISI e S. MAZZAMUTO, *Diritto del turismo*, 2^a ed., Torino, 2018, 138 ss. Con più specifico riferimento alla cancellazione della tratta e alle circostanze eccezionali, v. L. CAPUTI, *Cancellazione del volo e disagi dei passeggeri*, in *Danno e resp.*, 2013, 950 ss.; M. CIMMINO, *Responsabilità del vettore aereo, esonero dall’obbligo della compensazione pecuniaria e nozione di circostanze eccezionali*, in *Giur. it.*, 2010, 304 ss.; A. PEPE, *Mancata o inesatta esecuzione del trasporto aereo e tutela dei passeggeri: attualità e prospettive tra interventi della Corte di giustizia e futura revisione del Reg. CE n. 261/2004*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2014, 1248 ss.; F. PIAIA, *Inadempimento (ritardo) del vettore aereo, tutela dei passeggeri e onere della prova: quale punto di equilibrio?*, in *Danno e resp.*, 2018, 752 ss.; e S. VERNIZZI, *La non immediata nozione di “circostanze eccezionali” di cui al reg. (ce) n. 261/04: conferme e puntualizzazioni della corte lussemburghese*, in *Resp. civ. prev.*, 2016, 138.

⁴ In generale, si veda CGUE, 23 ottobre 2012, cause 581/10 e 629/10, cit. secondo la quale i passeggeri di voli ritardati hanno diritto ad una compensazione pecuniaria quando, a causa di siffatti voli, subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, vale a dire quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l’orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo; tuttavia, un siffatto ritardo non dà diritto ad una compensazione pecuniaria a favore dei passeggeri se il vettore aereo è in grado di dimostrare che il ritardo prolungato è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, ossia circostanze che sfuggono all’effettivo controllo del vettore aereo.

⁵ Trattasi di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l’effettuazione del volo, ri-



guaggio induce le compagnie aeree ad “abusare” dell’“esimente” in discorso per rifiutare il pagamento dell’indennizzo, indicato come “compensazione” nel Regolamento⁶. Effettivamente, numerosi eventi si prestano a rientrare nel concetto di circostanza eccezionale o, quantomeno, esso è suscettibile di ampia interpretazione; di qui la necessità di plurimi interventi da parte della Corte di Lussemburgo. Si ha però l’impressione, al contempo, che i vettori sfruttino la loro (innegabile e del resto inevitabile) posizione di vantaggio sul passeggero, come dimostrato dal fatto che all’attenzione della Corte giungono casi che vedono come protagonisti sempre le medesime compagnie aeree per eventi pacificamente già annoverati nelle “circostanze eccezionali”.

Il legislatore europeo, probabilmente consapevole delle ricadute (pratiche) dell’espressione, ha infatti aggiunto che esse rilevano solo se inevitabili anche a fronte dell’adozione di “tutte le misure del caso”. È spettato ancora una volta alla giurisprudenza europea controbilanciare la prassi dei vettori a loro unicamente favorevole. La stessa sentenza in esame testimonia come le compagnie aeree, malgrado i vari, specifici precedenti sul punto, ancora invochino l’applicazione dell’“esimente” in discorso per sottrarsi all’obbligo della compensazione pecuniaria⁷. Anzi, il caso *Finnair* in analisi è, da questa prospettiva, davvero esemplificativo: la nozione di “guasto tecnico” è stata già delineata dalla Corte con (sufficiente) chiarezza⁸, eppure, periodicamente, le vengono riproposte questioni ad essa attinenti e persino coincidenti con precedenti già decisi.

Di tutto questo, ad ogni modo, si darà conto nel prosieguo. Per ora, si può muovere da una breve – ma necessaria – rassegna dei casi che sono stati o non sono stati considerati circostanze eccezionali.

schì per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull’attività di un vettore aereo operativo, nonché una decisione di gestione del traffico aereo in relazione a un particolare aeromobile in un particolare giorno che provochi un lungo ritardo comportante 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. L’elenco, come si diceva, non è affatto esaustivo e sicuramente costituisce un giusto supporto per l’interprete che voglia valutare situazioni simili ma non espressamente richiamate.

⁶ Come rilevato da A. PEPE, *Mancata o inesatta esecuzione del trasporto aereo e tutela dei passeggeri: attualità e prospettive tra interventi della Corte di giustizia e futura revisione del Reg. CE n. 261/2004*, cit., 1282.

⁷ Ancora più esemplificativo è il caso di *CGUE*, 23 marzo 2021, causa C-28/20, cit. per il quale c’era almeno un precedente specifico proprio sullo sciopero del personale di volo (*CGUE*, 17 aprile 2018, cause n. 195, 197-203, 226, 228, 254, 274, 275, 278-286, 290-292/17, in *Foro it.*, Rep. 2018, voce *Unione europea e Consiglio d’Europa*, n. 1358).

⁸ Cfr. par. seguente.



La presenza di carburante sulla pista⁹, lo scontro con un volatile¹⁰, il danneggiamento di uno pneumatico a causa di un residuo sulla pista¹¹ e i fumi dovuti a un'eruzione vulcanica¹² sono stati considerati eventi idonei a escludere l'obbligo di compensazione pecuniaria. Lo sciopero c.d. selvaggio¹³, la riorganizzazione dei voli causata da uno sciopero del giorno precedente¹⁴ e l'urto dell'aereo contro una scaletta mobile per l'imbarco¹⁵, invece, non rientrano nel concetto di circostanza eccezionale.

La casistica più rilevante e per certi versi più discutibile, tuttavia, si registra, come anticipato, in tema di guasti tecnici e sciopero c.d. selvaggio e sulla loro incidenza sull'obbligo di compensazione del vettore.

4. – Uno sguardo ai precedenti in tema di guasto tecnico consente di apprezzare più da vicino quali contorni l'“esimente” delle circostanze eccezionali ha assunti nel tempo. Innanzitutto, tanto in dottrina quanto in giurisprudenza si afferma la necessità di interpretare dette circostanze in modo restrittivo¹⁶, cioè in un senso non (sempre) favorevole al vettore, in quanto esse introducono una deroga al dovere di corrispondere la compensazione pecuniaria. Rientrano dunque nel novero degli eventi eccezionali in generale, secondo l'elaborazione giurisprudenziale comunitaria, quelli che non attengono al “normale” esercizio dell'attività di navigazione aerea e che sfuggono all'effettivo controllo del vettore, per la loro natura od origine. Sin qui, il principio ricavabile dai precedenti europei parrebbe condivisibile.

Qualche dubbio sorge, invece, in relazione ad esempio al caso specifico dei guasti. Nella sentenza *van der Lans* è stato affermato che un problema tecnico palesatosi im-

⁹ CGUE, 26 giugno 2019, causa 159/18, in *Foro it.*, Rep. 2019, voce *Unione europea e Consiglio d'Europa*, n. 1205.

¹⁰ CGUE, 4 maggio 2017, causa 315/15, in *Foro it.*, Rep. 2017, voce *Unione europea e Consiglio d'Europa*, n. 1143.

¹¹ CGUE, 4 aprile 2019, causa C-501/17, in *Corriere giur.*, 2019, 852.

¹² CGUE, 31 gennaio 2013, causa 12/11, in *Foro it.*, 2013, IV, 101.

¹³ CGUE, 17 aprile 2018, cause 195, 197-203, 226, 228, 254, 274, 275, 278-286, 290-292/17, cit.

¹⁴ CGUE, 4 ottobre 2012, causa 22/11, in *Foro it.*, 2012, IV, 484.

¹⁵ CGUE, 14 novembre 2014, causa 394/14, in *Foro it.*, Rep. 2014, voce *Unione europea e Consiglio d'Europa*, n. 1221.

¹⁶ Per tutti, G. GRISI e S. MAZZAMUTO, *Diritto del turismo*, cit., 139. In giurisprudenza, v. il caso *Walentin-Hermann* deciso da CGCE, 22 dicembre 2008, causa 549/07, in *Foro it.*, 2009, IV, 116 e, più recentemente, CGUE, 23 marzo 2021, causa C-28/20, cit.



provvisamente, non imputabile a una carenza di manutenzione e nemmeno riscontrato nel corso di un regolare controllo, non rientra nella nozione di circostanze eccezionali, quando il medesimo attiene al normale esercizio dell'attività del vettore¹⁷. Il verdetto, particolarmente rigoroso, non sembra aver riscosso il favore dei primi commentatori ed effettivamente suscita qualche perplessità in relazione alla diligenza che si (può) pretende(re) dal vettore nell'adempimento dell'obbligazione¹⁸.

I guasti tecnici, in sostanza, come affermato in altra pronuncia, rilevano solo se, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al "normale" svolgimento dell'attività di volo e dunque sfuggono all'effettivo controllo della compagnia aerea¹⁹. Generalmente si giustifica questo orientamento restrittivo sulla base di due ordini di considerazioni. In primo luogo, la già ricordata tutela del consumatore-viaggiatore; in secondo luogo, la sicurezza: l'elevato livello di sofisticazione degli aeromobili impone un controllo permanente dei velivoli, proprio per evitare (e prevenire) problemi tecnici che incidono sulla sicurezza²⁰. È però evidente che una siffatta ricostruzione relega la rilevanza delle "circostanze eccezionali" a casi estremamente limitati, assimilabili a vere e proprie fatalità imponderabili, come si vedrà immediatamente.

Venendo ora alla sentenza in esame, essa arricchisce ulteriormente la casistica in tema di guasti tecnici. In particolare, si è trattato della rottura di un componente c.d. *on condition* (nella specie, il servocomando del timone), ossia un componente che viene sostituito solo quando è esaurito, oltremodo logorato oppure del tutto danneggiato: in breve, solo all'occorrenza e non prima. I giudici di Lussemburgo, in applicazione dei prin-

¹⁷ CGUE, 17 settembre 2015, causa 257/14, in *Foro it.*, Rep. 2015, voce *Unione europea e Consiglio d'Europa*, n. 1345. Analogo principio è espresso in CGCE, 19 novembre 2009, cause 402/07, 432/07, cit. e CGCE, 22 dicembre 2008, causa 549/07, cit.

¹⁸ V. infatti il commento critico al caso *Van der Lans* di S. VERNIZZI, *La non immediata nozione di "circostanze eccezionali" di cui al reg. (ce) n. 261/04: conferme e puntualizzazioni della corte lussemburghese*, in *Resp. civ. prev.*, cit. Discorre di lettura "severa" del Regolamento europeo F. PIAIA, *Inadempimento (ritardo) del vettore aereo, tutela dei passeggeri e onere della prova: quale punto di equilibrio?*, cit., 758. Anche C. TUO, *Il trasporto aereo*, in *Trattato dei contratti*, diretto da V. Roppo e coordinato da A.M. Benediti, IV, 2, Milano, 2014, 229 rileva il "rigore" della Corte europea nell'accertamento delle circostanze eccezionali.

¹⁹ CGCE, 22 dicembre 2008, causa 549/07, cit., secondo cui un problema tecnico occorso ad un aeromobile e che comporta la cancellazione di un volo non rientra nella nozione di "circostanze eccezionali" ai sensi di tale disposizione, a meno che detto problema derivi da eventi che, per la loro natura o la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono al suo effettivo controllo.

²⁰ A. PEPE, *Mancata o inesatta esecuzione del trasporto aereo e tutela dei passeggeri: attualità e prospettive tra interventi della Corte di giustizia e futura revisione del Reg. CE n. 261/2004*, cit., 1283, nt. 114.



cipi appena richiamati, non ritengono siffatto problema una circostanza eccezionale, in quanto trattasi di guasto inerente alla normale attività di volo.

Si può convenire sul fatto che alcuni guasti tecnici rientrino nell'*id quod plerumque accidit*; d'altra parte, il vettore è un operatore professionale e non può non mettere in conto che essi, prima o poi, si verifichino e, anzi, egli può senz'altro prevedere con ragionevolezza come intervenire in anticipo. Tuttavia, residuano alcune categorie di guasti, come ad esempio quelli, per dir così, imponderabili e fuori dal controllo del vettore, che dovrebbero rientrare nelle circostanze eccezionali. La Corte europea, come visto, ricorre al concetto di "normalità" nell'attività di volo: se un guasto è "normale", esso è a carico del vettore; se non lo è, integra una circostanza eccezionale. Considerato però che il guasto è sempre prevedibile nell'*an* – nel senso che qualsiasi componente elettronica o meccanica, prima o poi, può danneggiarsi –, rimane solo il profilo del *quando* e si tratta perciò di una questione relativa al tempismo. Si prenda infatti il caso delle avarie cc.dd. *on condition* di cui sopra. La compagnia aerea si trova in uno scenario sempre "perdente": o provvede alla sostituzione di certi elementi anche laddove non necessario (in funzione preventiva e con l'adozione quindi di una "manutenzione difensiva"); o s'assume il rischio del guasto, con la conseguente esposizione alla compensazione pecuniaria per i passeggeri²¹. In entrambi i casi, rimette un qualcosa. Dunque, portando alle estreme conseguenze il principio sancito dalla Corte, tutti i guasti sembrerebbero annoverabili tra quelli inerenti alla "normale" attività di volo siccome prevedibili e dunque evitabili *ex ante* o almeno questo è quanto si può affermare allo stato (della giurisprudenza) attuale: non constano infatti, nella casistica europea, guasti tecnici annoverati nelle circostanze eccezionali diversi dai difetti di fabbricazione, evidentemente non imputabili al vettore.

La degenerazione, per dir così, di questo indirizzo ha condotto alcune (isolate) pronunce di merito a statuizioni a dir poco singolari. Ad esempio, un tribunale ha stabilito che la compagnia aerea, al fine di esonerarsi dall'obbligo di versare la compensazione pecuniaria, dovrebbe tra l'altro provare di aver sempre a disposizione un aeromobile di

²¹ M. CIMMINO, *Responsabilità del vettore aereo, esonero dall'obbligo della compensazione pecuniaria e nozione di circostanze eccezionali*, cit., 307 si domanda infatti "se i vettori siano di fatto costretti ad adottare più rigorosi piani di manutenzione dei velivoli". Premesso che la sicurezza dei passeggeri rimane un punto imprescindibile in qualsiasi discussione, occorre però interrogarsi sulle conseguenze (economiche) di questo indirizzo così severo verso le compagnie. È evidente che i costi di una manutenzione preventiva ma "inutile" ricadono inevitabilmente sui viaggiatori, perché determinano un aumento del prezzo del biglietto aereo. Tra l'altro, il rispetto della manutenzione minima non è sufficiente a dimostrare che il vettore ha adottato "tutte le misure del caso" (sulle quali v. il par. seguente) tanto da essere esonerato dall'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria: cfr. infatti CGCE, 22 dicembre 2008, causa 549/07, cit.



riserva²². Il che significherebbe essenzialmente raddoppiare il parco velivoli, con tutte le conseguenze (economiche e non solo) facilmente ipotizzabili. In altra occasione, un giudice ha deciso che una buca sulla pista non rientra nel novero delle circostanze eccezionali²³; senza però considerare, evidentemente, che la manutenzione dell'infrastruttura aeroportuale non spetta di certo al vettore.

Analoghe considerazioni si possono svolgere in relazione allo sciopero del personale della compagnia. È corretto annoverare lo sciopero tra gli eventi che attengono al “normale” esercizio dell'attività di volo. L'astensione volontaria dal lavoro, d'altra parte, è sempre prevedibile perché, se avviene nel rispetto della sua normativa, è preceduta da un (congruo) preavviso, che mette in condizione il vettore di organizzarsi e trattasi perciò di un evento sul quale egli può agire preventivamente. Per converso, si sarebbe portati ad affermare che lo sciopero c.d. selvaggio, proprio perché “a sorpresa”, rientri invece nelle circostanze eccezionali, ma la Corte di giustizia non è di questo avviso e afferma che: “lo «sciopero selvaggio» [...] non può essere considerato come una circostanza che sfugge all'effettivo controllo del vettore aereo interessato”²⁴.

5. – La posizione della compagnia aerea, già abbastanza svantaggiata, potrebbe risultare ulteriormente aggravata. Infatti, anche qualora si verifichi una circostanza eccezionale astrattamente riconducibile all'elaborazione della giurisprudenza europea, il vettore deve altresì provare che il ritardo o la cancellazione non si sarebbero comunque potuti evitare, anche se fossero state adottate tutte le “misure del caso”.

Prima di proseguire, sia consentito rilevare la discrepanza nelle traduzioni del Regolamento europeo sul trasporto aereo. Nelle versioni inglese, francese e spagnola dell'art.

²² In questi termini, Trib. Mondovì, 22 maggio 2008, in *Resp. civ. prev.*, 2009, 402, con nota critica di S. Vernizzi.

²³ Giud. pace Salerno, 6 agosto 2009, in *Dir. trasporti*, 2010, 477, con nota di A. Mignone. Anche M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, Torino, 2013, 162, condivide le perplessità su tale pronuncia.

²⁴ Così si legge ai nn. 43 ss. di CGUE, 17 aprile 2018, cause 195, 197-203, 226, 228, 254, 274, 275, 278-286, 290-292/17, cit. C. DI PALMA, *Responsabilità del vettore aereo nel caso di cancellazione del volo: i problemi tecnici non sempre escludono il diritto al risarcimento del passeggero*, in *Danno e resp.*, 2009, 835, invece, è di diverso avviso: “assumono rilievo le modalità di proclamazione e realizzazione dello sciopero: ove queste integrino un'ipotesi di astensione illecita, il vettore, che può non aver avuto la possibilità di farvi fronte per mancato rispetto dei termini di preavviso, dovrebbe ritenersi liberato dall'obbligo risarcitorio”. Cfr. in proposito anche M. STUCCHI, *Cancellazione del volo e diritti del passeggero*, in *Dir. turismo*, 2008, 381.



5, comma 3, reg. 261/2004 si legge rispettivamente “all reasonable measures”, “toutes les mesures raisonnables” e “todas las medidas razonables”; in quella italiana, invece, per ragioni ignote, si è deciso di tradurre con “tutte le misure del caso”. L’infelice trasposizione potrebbe determinare una penalizzazione per il vettore citato in giudizio in Italia²⁵. Sia però consentito rilevare altresì che, a ben vedere, indipendentemente dalla formulazione della regola di volta in volta vigente, la severità che caratterizza la Corte di giustizia in punto di responsabilità del vettore appartiene a una tendenza generalizzata, comune (almeno nel panorama europeo) e soprattutto costante: difatti, è già a partire dalla Convenzione di Varsavia del 1929 che la giurisprudenza richiede alla compagnia aerea la dimostrazione delle misure concrete adottate per evitare il danno al passeggero²⁶.

Ad ogni modo, l’attuale formulazione del Regolamento ha richiesto numerosi interventi della Corte per delinearne il significato. In termini generali, si può affermare che la compagnia aerea, al momento della pianificazione del volo, deve ragionevolmente tener conto del rischio di ritardo connesso all’eventuale verificarsi delle circostanze eccezionali e, di conseguenza, deve prevedere un determinato margine di tempo che gli consenta, se possibile, di effettuare il volo interamente una volta che dette circostanze siano venute meno²⁷. Tralasciando le ipotesi di impedimenti macroscopici al decollo (sulle quali: *ad impossibilia nemo tenetur*), il vettore ha il dovere di adoperarsi per evitare la cancellazione del volo, ma sempre con il limite e nel rispetto della normativa sulla sicurezza²⁸.

Ci si può domandare se il criterio “tutte le misure ragionevoli” sia da considerare assoluto o relativo, in quanto quello che è “ragionevole” per una grande compagnia di bandiera potrebbe non esserlo per un vettore minore. A quanto consta, la Corte europea non

²⁵ Infatti, M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, cit., 164 propone di avvalersi dell’espressione “tutte le misure ragionevoli”, ancorché differente dalla traduzione ufficiale.

²⁶ Dunque, non già la mera prova dell’uso della diligenza (professionale) ex art. 1176, comma 2, cod. civ. Sul punto, cfr. G. SILINGARDI, voce *Trasporto aereo*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1190 ss., il quale, prima del Reg. 261/2004, rilevava che il vettore è “chiamato a rispondere secondo criteri di responsabilità presunta talmente rigorosi da impedirgli di fornire concretamente la prova liberatoria e da costringerlo a richiedere soltanto l’applicazione del beneficio di responsabilità limitata”. Per ulteriori informazioni sulla successione di disposizioni nel tempo, v. L. TULLIO, voce *Trasporto II) Trasporto nella navigazione marittima e aerea*, in *Enc. giur. Treccani*, aggiornamento XVI, Roma, 2007, 3 ss.

²⁷ Non è però possibile imporre, quali “misure del caso”, che si pianifichi, in modo generale e indifferenziato, un margine di tempo minimo applicabile indistintamente a tutti i vettori aerei in tutte le situazioni in cui si verifichino circostanze eccezionali. In questi termini, CGUE, 12 maggio 2011, causa 294/10, in *Foro it.*, 2011, IV, 329.

²⁸ Come giustamente ricorda M. STUCCHI, *Cancellazione del volo e diritti del passeggero*, cit., 382.



ha affrontato apertamente il quesito, ma, siccome afferma che le “circostanze eccezionali” e le “misure del caso” devono essere valutate caso per caso, si può ragionevolmente concludere che trattasi di un giudizio da operare nella singola fattispecie²⁹.

Un ulteriore interrogativo riguarda l’interpretazione dell’art. 5, comma 3, reg. 261/2004 alla luce dell’art. 19 della Convenzione di Montreal del 1999, nel quale si legge una formulazione leggermente più favorevole al vettore: egli “non è responsabile per i danni da ritardo se dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e preposti hanno adottato tutte le misure che potevano essere ragionevolmente richieste per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle”. Al quesito è stata data risposta negativa. In primo luogo, per la divergenza di fattispecie disciplinate: il (solo) “ritardo” nell’art. 19 Conv. Montreal e la “cancellazione” nell’art. 5, comma 3, reg. 261/2004. In secondo luogo, per l’assenza, nella prima, del riferimento alle “circostanze eccezionali”³⁰.

6. – La rapida disamina della casistica in tema di “circostanze eccezionali” presenta un quadro nel quale la posizione delle compagnie aeree è innegabilmente ma anche comprensibilmente svantaggiata. Premesso che la sicurezza dei passeggeri è imprescindibile, non si può fare a meno di osservare quanto segue.

Il debitore, secondo l’insegnamento tradizionale, è responsabile in tutti i casi in cui l’impossibilità dell’esecuzione è conseguenza di un evento che, anche se non causalmente riconducibile ad una sua azione, egli aveva il dovere di scongiurare. Si conviene sul “dovere” che incombe sul vettore di evitare, ad esempio, i guasti tecnici, ma occorre interrogarsi sui limiti di detto dovere, in relazione alle problematiche tecniche imprevedibili o inspiegabili. La nozione di “impossibilità” della prestazione non viene interpretata in senso oggettivo e assoluto ma, piuttosto, come impedimento non prevedibile o superabile con la dovuta diligenza³¹. Qual è allora la diligenza che si pretende dalla compagnia aerea se persino un problema tecnico sorto improvvisamente, non imputabile a una

²⁹ V. in proposito il n. 41 di CGCE, 22 dicembre 2008, causa 549/07, cit. al quale si legge che il vettore deve dimostrare che “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 pertinente — che le circostanze eccezionali cui doveva far fronte comportassero la cancellazione del volo”.

³⁰ Cfr. sul punto M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, cit., 167 e, in giurisprudenza, CGCE, 22 dicembre 2008, causa 549/07, cit.

³¹ Per tutti, C.M. BIANCA, *Diritto civile*, V, 3^a ed., Milano, 2021, 21 ss. e A. DI MAJO, voce *Responsabilità contrattuale*, in *Dig. disc. priv., sez. civ.*, Torino, 1998, § 11.



carenza di manutenzione e neppure rilevato nel corso di un regolare controllo, non rientra nella nozione di “circostanze eccezionali”³²? È chiaro che il reg. 261/2004 e, soprattutto, l’interpretazione che la Corte europea ne offre in un certo senso “oggettivizzano” la responsabilità del vettore³³. Si potrebbe replicare, come è stato fatto, che l’irrigidimento del criterio d’imputazione della responsabilità è, per dir così, temperato e controbilanciato dalla predeterminazione forfettaria del risarcimento prevista dal reg. 261/2004³⁴; questa osservazione, tuttavia, non tiene conto del fatto che è sempre possibile per il passeggero ottenere il risarcimento del danno ulteriore secondo le disposizioni dello stato in cui si svolge il procedimento³⁵, sicché la “limitazione” della responsabilità del vettore, in realtà, non c’è³⁶.

La breve e sommaria indagine svolta in queste pagine conduce infine a un interrogativo: se ci si trovi dinnanzi a una responsabilità derivante dall’inadempimento dell’obbligo oppure all’operare di una “garanzia”. In questa sede si può solo ipotizzare una risposta nel secondo senso dell’alternativa, poiché si ha l’impressione che la giurisprudenza, piuttosto che attribuire rilevanza all’attività di “controllo” (sull’evento) da parte dell’obbligato, ponga l’accento solo sul verificarsi dell’evento medesimo³⁷, in una prospettiva, dunque, di massima (o forse persino totale) tutela dell’utente.

³² Cfr. CGUE, 17 settembre 2015, causa 257/14, cit.; un concetto analogo è ribadito al n. 41 della sentenza in esame.

³³ In questi termini PIAIA, *op. loc. cit.* e, in giurisprudenza, Cass. 23 gennaio 2018, n. 1584, in *Foro it.*, 2018, I, 879, nella cui motivazione si legge che “la responsabilità del vettore è elisa solamente dal caso fortuito o dalla forza maggiore”. V. anche S. VERNIZZI, *La non immediata nozione di “circostanze eccezionali” di cui al reg. (ce) n. 261/04: conferme e puntualizzazioni della corte lussemburghese*, cit., 150, secondo il quale si assiste a “una significativa contrazione dell’area del fortuito (ovvero, se si preferisce, ad un ampliamento dell’area di cui il vettore si debba fare comunque carico nei confronti del passeggero)”.

³⁴ Lo rileva C. DI PALMA, *Responsabilità del vettore aereo nel caso di cancellazione del volo: i problemi tecnici non sempre escludono il diritto al risarcimento del passeggero*, cit., 837, secondo il quale il Regolamento espone “le compagnie ad un rischio economico contenuto e preventivabile nel caso di inadempimento”.

³⁵ C. TUO, *Il trasporto aereo*, cit., 231, nt. 75.

³⁶ Per una disamina degli aspetti più “economici” relativi alla disciplina in analisi, v. A. GIORDO, *Riflessioni giuseconomiche intorno al Regolamento CE n. 261/2004*, in *Dir. turismo*, 2007, 12 ss.

³⁷ S. VERNIZZI, *La non immediata nozione di “circostanze eccezionali” di cui al reg. (ce) n. 261/04: conferme e puntualizzazioni della corte lussemburghese*, cit., 151, spec. nt. 60.