

**LA COMPENSAZIONE PECUNIARIA MULTIPLA E I DIRITTI
ALL'ASSISTENZA NEL TRASPORTO AEREO**

Francesca Teodoro *

**Corte di giustizia dell'Unione Europea, Sez. VIII, 12 Marzo 2020
C-832/18**

Il reg. (Ce) n. 261/04, e con esso l'art. 7, par. 1, deve essere interpretato nel senso che un passeggero aereo ha diritto a richiedere la compensazione pecuniaria per il ritardo, pari o superiore alle 3 ore, sul volo di riprotezione, laddove abbia già beneficiato di una compensazione a causa della cancellazione del volo originario e il vettore operativo del volo di riprotezione sia il medesimo del volo cancellato.

Ai sensi dell'art. 5, par. 3, del reg. (Ce) n. 261/04 un guasto tecnico di un pezzo c.d. «on condition», ossia un pezzo sostituibile soltanto in caso di guasto del pezzo precedente, e dunque intrinsecamente legato al sistema di funzionamento dell'aeromobile, non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali», salva l'ipotesi in cui il giudice del rinvio verifichi che un simile guasto costituisce un evento che, per la sua natura o per la sua origine, non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo e sfugge al suo effettivo controllo.

SOMMARIO: 1. Premessa – 2. Ritardo sul volo di riprotezione e diritto alla compensazione pecuniaria «multipla» – 3. Nozione di «circostanze eccezionali» e guasto di un pezzo c.d. «on condition».

1. La pronuncia in commento ¹ suscita particolare interesse poiché costituisce un ulteriore sforzo della giurisprudenza europea diretto alla risoluzione delle problematiche inerenti all'effettività del reg. (Ce) n. 261/04 ² e alla

* Dottore magistrale in Giurisprudenza nell'Università degli studi di Teramo.

¹ Per il testo completo della sentenza v. www.giureta.unipa.it/Corte_Giustizia_UE_2020_C-832_18.pdf

² 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. 295/1991, in G.U.U.E., 17 febbraio 2004, L 46. In argomento, cfr. Comunicazione della Commissione europea, *Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (Ce) n. 261/2004 del*



sua sfera di applicabilità, con specifico riguardo ai disagi subiti dal passeggero nella prestazione di riavviamento.

La sentenza è stata resa nell'ambito di una controversia insorta tra otto passeggeri aerei, in relazione ad una duplice domanda di compensazione pecuniaria, conseguente alla cancellazione del volo originario e al successivo ritardo aereo sul volo di riprotezione proposto e operato dalla stessa compagnia aerea Finnair Oyj con tratta HelsinkiSingapore via Chongqing (Cina).

In particolare, i Giudici europei sono stati chiamati a stabilire se i passeggeri di voli ritardati ai quali spetta, come ormai noto ³, il diritto alla compensazione pecuniaria, possano farne ulteriore richiesta laddove, a seguito della cancellazione del volo originario, abbiano già ricevuto una compensazione pecuniaria e abbiano accettato un volo di riprotezione offerto dallo stesso vettore aereo ⁴, raggiungendo la loro destinazione finale tre ore o più

Parlamento europeo e del Consiglio 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 al regolamento (Ce) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti modificato dal regolamento (Ce) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (COM (2016), C 214/04), in Gazz. Uff. Ue, n. C-214/5 del 15 giugno 2016. Per la disciplina previgente, cfr. il regolamento (CEE) n. 295/91 del Consiglio del 4 febbraio 1991, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea, in Gazz. Uff. Com. eur., n. L 36 dell'8 febbraio 1991.

³ C. giust. Ce, 19 novembre 2009, causa 402/07 e causa 432/07, in *Dir. Trasp.*, 2010, 11 con nota di V. Corona, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della corte di giustizia*, ivi, 123. Per altri commenti si rimanda a M. Stucchi, *La corte di giustizia interviene sui diritti dei passeggeri in caso di ritardo del volo*, in *Dir. mar.*, 2011, 109; S. Vernizzi, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in *Dir. Turismo*, 2011, 51. La corte ha seguito la stessa interpretazione a distanza di qualche anno, cfr. C. giust. Ue, 23 ottobre 2012, causa 581/10 e causa 629/10, in *dir. Turismo*, 2013, 295, con nota di A. Della Rosa, *Ritardo del volo e compensation: l'intollerabile risarcimento di un danno tollerabile*, ivi, 596.

⁴ Riguardo alla prestazione di riavviamento, è interessante notare l'approccio della dottrina che, già in passato, ha cercato di dare risposte circa la tipologia dell'offerta di riprotezione da parte del vettore aereo. Il problema ineriva al fatto se il vettore fosse chiamato ad offrire un altro volo su un velivolo della sua flotta o se potesse riprogettare il passeggero con altra compagnia aerea. Sul punto, si rimanda a M. Stucchi, *Cancellazione del volo e diritti del passeggero*, in *Riv. It. dir. turismo*, 2008, 380, note a C. giust. CE 27 settembre 2007, C-396/06, ivi, 2008, 371; M. Brignardello, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato: normativa vigente e prospettive di riforma*, Torino, 2013, 76 ss. Consta rilevare che la questione è stata affrontata anche dalla Commissione Europea con la proposta di modifica del reg. (Ce) n. 261/04, presentata il 13 marzo 2013, [COM (2013) 0130 final], consultabile all'indirizzo web <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013PC>

dopo l'orario previsto per l'arrivo del secondo volo.

La questione risulta, dunque, di peculiare importanza perché riconoscere, come si avrà modo di approfondire in seguito, il diritto alla compensazione pecuniaria «multipla» significa risolvere alcuni dubbi circa la presunta ed eccepita «doppia risarcibilità»⁵, in sede giudiziaria, dei disagi patiti dal passeggero e relativi a prestazioni di trasporto differenti⁶ che molti considerano come unica.

2. – Il reg. (Ce) n. 261/04 sui diritti dei passeggeri nel trasporto aereo⁷, essendo ormai vigente da oltre dieci anni, mette in luce diverse cri-

0130&from=HU, nella quale sono stati chiariti i principi fondamentali della normativa europea, tra cui il diritto alla riprotezione, con la previsione che «qualora il vettore aereo non sia in grado di riproteggere il passeggero con i propri servizi entro 12 ore, deve prendere in considerazione altri vettori o altri mezzi di trasporto, in base alla disponibilità di posti (Articolo 1, paragrafo 8, della proposta — Articolo 8, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 261/2004 modificato)».

⁵ È prassi consolidata quella delle compagnie aeree di contestare fermamente, in sede di giudizio, la legittimità del diritto del passeggero ad ottenere la compensazione pecuniaria, a titolo di «risarcimento anticipato», per asseriti disagi relativi sia alla prestazione di trasporto originaria che a quella successiva svoltasi, ad esempio, con un volo di «riavviamento»; dal canto loro, si assisterebbe ad una duplicazione della domanda risarcitoria per l'inadempimento o l'inesatto adempimento della prestazione successiva, in considerazione anche del fatto che il regolamento (Ce) n. 261/04 nulla prevede e disciplina a riguardo.

⁶ Sulle differenze tra la natura giuridica delle fattispecie della cancellazione e del ritardo sul volo alternativo si rinvia a E. Fanara, *L'overbooking*, in AA. VV., *La tutela del turista*, a cura di G. Silingardi e V. Zeno Zencovich, Napoli, 1993, 151 ss.; V. Corona, *La tutela per overbooking nella Convenzione di Varsavia*, in *Dir. trasp.*, 2004, 347 ss.; Brignardello, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato: normativa vigente e prospettive di riforma*, cit., 151 ss. Tesi contraria quella di S. Magnosi, *Brevi considerazioni in tema di mancata esecuzione del trasporto aereo*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, a cura di L. M. Masala, E. G. Rosafio, Milano, 2006, 204 ss. Con specifico riferimento ai voli di linea e non, si veda E. G. Rosafio, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il regolamento n. 261/2004/CE*, in *Giust. Civ.*, 2004, II, 476 ss.

⁷ Per commenti al reg. (Ce) n. 261/04 si rimanda a Brignardello, op. cit., 5; Rosafio, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il regolamento n. 261/2004/CE*, cit., 469; E. G. Rosafio, *Overbooking, cancellazione e ritardo: nuove regole per il trasporto aereo comunitario di persone*, in *Riv. it. dir. turismo*, 2004, 205; M. Maggiolo, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, a cura di L. Masala, E. G. Rosafio, Milano, 2006, 123 ss.; E. Turco Bulgherini, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., 383 ss.; M. Brignardello, E. G. Rosafio, *Il trasporto aereo di persone*, in *I contratti del trasporto*, a cura di F. Morandi, Zanichelli, 2013, 40 ss.; A. Lefebvre D'Ovidio, G. Pescatore, L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, ed. XIV, Milano, 2016, 480 ss.; S. Zunarelli, M. M. Comenale Pinto, *Manuale di di-*

ticità interpretative, che continuano a dare adito a molteplici casi giurisprudenziali⁸.

Tali criticità fanno sì che la Corte di giustizia si trovi, ancora oggi, a pronunciarsi sui profili di applicazione del citato regolamento, con particolare attenzione a fattispecie concrete, come quella del ritardo⁹ dei voli di riprotezione, che negli ultimi anni si verificano sempre più usualmente nel settore del trasporto aereo.

Nel caso che qui occupa, infatti, è stato necessario per l'interprete soffermarsi sulla sfera soggettiva di intervento del regolamento che, a norma dell'art. 3, par. 1¹⁰, si estende e si applica a tutti i passeggeri in partenza dal territorio di uno Stato membro e a quelli in arrivo verso un paese dell'Ue con un volo operato dal vettore comunitario¹¹.

Al paragrafo 2¹² dell'articolo in parola viene stabilito, inoltre, che il *regolamento della navigazione e dei trasporti*, ed. III, Padova, 2016, 342, 461.

⁸ Cfr. Brignardello, op. cit. L'Autrice conduce nello scritto un'esaustiva ricostruzione delle problematiche interpretative del regolamento comunitario e delle soluzioni adottate in giurisprudenza ed in dottrina.

⁹ Da notare che il ritardo aereo già di per se suscita particolare interesse per via del suo costante aumento in termini numerici e della minore capacità di sopportazione dei passeggeri verso i disagi attinenti alla durata della prestazione di trasferimento. Sul punto L. Tullio, *Servizi di assistenza al volo e responsabilità per ritardo*, in *Dir. prat. av. Civ.*, 2001, 91. Per un ulteriore approfondimento sulla nozione e sulle conseguenze del ritardo nel trasporto aereo si veda M.P. La Spina, *Il ritardo aereo nella recente giurisprudenza comunitaria*, in questa *Rivista*, 2015, 15 ss.

¹⁰ Ai sensi dell'art. 3, par. 1, del reg. Ce n. 261/04 «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».

¹¹ Interessanti sono da considerare le divergenze tra le versioni linguistiche dell'art. 3, par. 1 del reg. (Ce) n. 261/04. A tal fine, si rinvia a B. Bianchini, *Sull'ambito di applicazione del reg. (CE) n. 261/2004 sul negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, in *Dir. trasp.*, 2009, 162, nota a C. giust. Ce, sez. IV, 10 luglio 2008, ivi, 157 e G. Rosato, *Una nuova pronuncia interpretativa della Corte di giustizia dell'Unione Europea sugli artt. 3, § 1, lett. b) e 5, § 3, del reg. ce n. 261/2004*, in *Dir. nav.*, 2016, 264, nota a C. giust. Ue, sez. IX, 17 settembre 2015, causa 257/14, ivi, 253.

¹² Al paragrafo 2 dell'art. 3 del reg. (Ce) n. 261/04 si legge testualmente: «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

lamento trova applicazione a condizione che i passeggeri dispongano di una prenotazione confermata su un volo ovvero siano stati trasferiti da un volo prenotato ad un altro, per qualsiasi motivo, dal vettore aereo, dal *tour operator* o dall'agente di viaggio autorizzato.

Ebbene, il solo dato letterale della norma può bastare per sostenere che il regolamento trovi applicazione al caso in cui i passeggeri siano stati trasferiti dalla compagnia aerea su un altro volo, a causa della cancellazione del volo originariamente prenotato¹³.

Tuttavia, il problema qui si pone nel comprendere se i diritti riconosciuti dal reg. (Ce) n. 261/04 siano soggetti a qualche limitazione nel momento specifico della riprotezione su un volo alternativo, pregiudicando così la possibilità del passeggero di richiedere un'ulteriore compensazione pecuniaria in caso di un suo eventuale ritardo.

Questo perché, stando alla disciplina dettata in materia di ritardo aereo, il regolamento pare ne abbia definito solo vari concetti di rilevanza¹⁴, in relazione alle diverse forme di tutela ivi previste, ma al contrario non ha disciplinato alcunché riguardo alla peculiare fattispecie del ritardo nella fase di riavviamento¹⁵.

In ogni caso, è bene ricordare che le forme di tutela accordate all'utente¹⁶

non sia indicata l'ora, — al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblica; 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».

¹³ Cfr. punto 26 della pronuncia in commento.

¹⁴ Così P. Caccamo, *La compensazione ed il risarcimento del danno non patrimoniale in caso di ritardo aereo*, in *Dir. nav.*, 2012, 889 ss. Relativamente ai concetti di ritardo alla partenza e all'arrivo, si rimanda a S. Busti, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in *La nuova disciplina del trasporto: commento della convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 170 ss.

¹⁵ Un ulteriore vuoto normativo lo ritroviamo nella proposta di modifica del reg. (Ce) n. 261/04 presentata dalla Commissione europea il 13 marzo 2013, come citata alla nota 4, con la quale è stato ripensato l'art. 6, rubricato «ritardi prolungati», introducendo solo «esplicitamente il diritto al risarcimento in caso di ritardi prolungati nel testo del regolamento (CE) n. 261/2004, come preannunciato dalla Corte di giustizia nelle cause riunite C-407/07 e C-432/07 (Sturgeon). Tuttavia, per evitare un aumento delle cancellazioni (in genere più disagiati per i passeggeri), si propone di aumentare da tre a cinque ore la soglia oltre la quale il passeggero ha diritto al risarcimento per tutte le tratte interne all'UE. Nonostante venga proposta un'unica soglia per l'UE, per le tratte da/verso paesi terzi la soglia continuerà a dipendere dalla distanza della tratta per tenere conto dei problemi pratici riscontrati dai vettori nell'affrontare le cause dei ritardi in aeroporti lontani».

¹⁶ In generale sulle forme di sostegno accordate ai passeggeri si veda A. Gaggia, *Osservazioni sulle novità introdotte dal Regolamento Ce 261/04 in tema di ritardo nel trasporto aereo di persone*,

in caso di cancellazione e di ritardo del volo sono (ad oggi), oltre alla compensazione pecuniaria prevista all'art. 7, quelle assistenziali di cui agli artt. 8 e 9 del reg. (Ce) n. 261/04. Si tratta rispettivamente del diritto al rimborso del prezzo del biglietto o all'imbarco su un volo alternativo¹⁷ e del diritto alla fornitura gratuita di pasti, bevande, sistemazione in albergo etc. dovuti a seconda della durata dell'attesa.

La dottrina maggioritaria¹⁸ riconduce i relativi obblighi di assistenza nel *genus*, più ampio e generale, degli «obblighi di protezione» che incombono sul vettore aereo nel momento esecutivo del contratto di trasporto.

In tale ottica e sulla base anche della predetta applicazione del regolamento ai disservizi successivi, i diritti all'assistenza sembrerebbero, in assenza di diverse disposizioni, uniformemente riconosciuti sia nell'ambito della prestazione in origine prenotata sia nel momento dell'esecuzione dell'obbligo di riprotezione¹⁹, tenuto ben conto dell'uguale diligenza²⁰ richiesta al vettore in entrambe le prestazioni.

Ne discende, pertanto, che un passeggero aereo può beneficiare del diritto alla compensazione pecuniaria per il ritardo sul volo di riprotezione, pari o superiore alle 3 ore, anche qualora abbia già ricevuto il versamento di una compensazione a seguito della cancellazione del volo originario e il vettore operativo del volo successivo sia il medesimo del volo cancellato²¹.

in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, a cura di M. Deiana, Cagliari, 2005, 281 e 287.

¹⁷ Sul diritto alle offerte alternative, interessanti sono le analisi di Stucchi, *Cancellazione del volo e diritti del passeggero*, cit., 371 ss. e Brignardello, op. cit., 71.

¹⁸ In tal senso C. Vadalà, *Gli interventi della Corte di giustizia Ue nell'interpretazione del reg. Ce n. 261/2004 a tutela del passeggero aereo*, in *Dir. nav.*, 2011, 750 ss., che ulteriormente specifica: «ne discende, da questa prospettiva, che esse non afferiscono, in alcun modo, all'area del risarcimento, ma a quella dell'esecuzione del contratto». Sul punto si rinvia ulteriormente a V. Corona, *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo*, in *Dir. trasp.*, 2006, 866 ss.; L. Tullio, *Interventi interpretativi della Corte di giustizia europea sul reg. (Ce) n. 261/2004*, in *Dir. trasp.*, 2009, 369 ss.; V. Corona, *Il risarcimento per l'inadempimento degli obblighi di assistenza del vettore aereo*, in *Dir. trasp.*, 2012, 204, 205.

¹⁹ Cfr. punto 27 della pronuncia in commento, dove si afferma: «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».

²⁰ Per un'esaustiva panoramica sui canoni di diligenza del vettore aereo nel contratto di trasporto si veda S. Busti, *Contratto di trasporto aereo*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, diretto da A. Cicu, F. Messineo, L. Mengoni, Milano, 2001, 589-593.

²¹ Cfr. punto 33 della pronuncia in commento.

Secondo i Giudici europei una tale interpretazione è suffragata da considerazioni logico-deduttive che risultano imprescindibilmente legate all'elevata necessità di tutela dei passeggeri aerei, a cui tende da sempre la regolamentazione europea.

La prima riflessione risiede nell'esigenza di equità e di parità di trattamento dei passeggeri che subiscono disagi «analoghi»²², in forza della previsione di cui al considerando n. 2 del reg. (Ce) n. 261/04²³.

Invero, la Corte nella pronuncia in commento ha correttamente ritenuto che «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»²⁴.

In altre parole, l'identità dei disagi patiti dagli utenti del trasporto aereo, soprattutto negli eventi trattati, conduce l'interprete a valutare, nei medesimi termini, la legittimità di usufruire dei rimedi satisfattori²⁵ previsti dal reg. (Ce) n. 261/04.

La seconda considerazione, invece, sembra riferirsi più precisamente alla sfera «risarcitoria» del singolo evento, con una spiccata attenzione alla violazione degli obblighi previsti dal regolamento.

Infatti, essendo la prestazione di riprotezione un obbligo di assistenza gravante sul vettore aereo, ai sensi dell'art. 8, la sua violazione sarebbe esente da conseguenze²⁶ qualora quest'ultimo non fosse chiamato a corrispondere la compensazione pecuniaria per l'inadempimento o l'inesatto adempimento della stessa.

Pertanto, secondo quanto sostenuto dalla stessa Corte «l'assenza delle conseguenze suddette comporterebbe che il rispetto del diritto al riavviamento dei passeggeri verrebbe compromesso, il che sarebbe contrario all'obiettivo di

²² Cfr. C. giust. Ce 19 novembre 2009, causa 402/07 e 432/07, *cit.*, punti 54 e 59.

²³ Il considerando n. 2 del reg. (Ce) n. 261/04 riporta: «Il negato imbarco, la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri».

²⁴ Cfr. punto 31 della pronuncia in commento.

²⁵ In questi termini, A. Masutti, *Il ritardo nel trasporto aereo, aereo: prevenzione e responsabilità*, Torino, 2008, 201 ss.

²⁶ Cfr. punto 32 della pronuncia in commento, che conviene riportare nella prima parte: «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».

garantire un elevato livello di protezione, enunciato nel considerando 1 di tale regolamento»²⁷.

In effetti, se la *ratio* del reg. (Ce) n. 261/04 è quella di rafforzare le garanzie di protezione dei passeggeri aerei²⁸, a prescindere dalla tipologia di evento che li abbia investiti, la normativa si pone in contrasto con i suoi stessi principi ove non riconosca, in un'ipotesi come quella in esame, il diritto dei passeggeri a richiedere una duplice compensazione per la mancata esecuzione o l'inesatta esecuzione della riprotezione. Pertanto, l'interpretazione della Corte di giustizia risulta fortemente condivisibile soprattutto sotto il profilo pratico, atteso che essa consente, come appena detto, di assicurare ai passeggeri la più ampia tutela ovvero di poter rimediare ai gravi fastidi subiti anche su un volo successivo rispetto a quello originariamente prenotato.

3. – La sentenza in commento, se da un lato evidenzia una nuova apertura della regolamentazione europea alla risoluzione di controversie relative ai disagi subiti dai passeggeri riprotetti sui voli alternativi, dall'altro esalta ancora una volta l'interpretazione restrittiva²⁹ della Corte di giustizia rispetto alla nozione di «circostanze eccezionali» nel trasporto aereo³⁰.

In particolare, la seconda questione pregiudiziale sollevata dal Giudice del rinvio verte sull'interpretazione dell'art. 5, par. 3, del reg. (Ce) n. 261/04, relativamente al guasto tecnico di un pezzo del velivolo c.d. «*on con-*

²⁷ Cfr. punto 32 della pronuncia in commento.

²⁸ Il considerando 1 del reg. (Ce) n. 261/04 prevede che «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».

²⁹ Si conviene da subito precisare che l'atteggiamento di chiusura della Corte di giustizia rispetto alla nozione di «circostanze eccezionali» è dato dal fatto che le norme che contengono delle eccezioni, quali deroghe ai principi generali previsti dalla regolamentazione europea, devono essere interpretate restrittivamente. Sul punto si veda C. giust. Ce 22 dicembre 2008, causa 549/07, in *Dir. trasp.*, 2009, 803, punto 20, dove si afferma: «In tale contesto risulta chiaramente come, posto che l'art. 5, n. 1, lett. c), del regolamento n. 261/2004 stabilisce il principio del diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di cancellazione di un volo, il n. 3 dello stesso articolo, che fissa le condizioni alle quali il vettore aereo operativo non è tenuto a versare tale compensazione, debba essere considerato una deroga a tale principio. Pertanto, quest'ultima disposizione va interpretata restrittivamente».

³⁰ In tema Stucchi, *Cancellazione del volo e diritti del passeggero*, cit., 383, 384; Brignardello, op. cit., 71; E. Orrù, *La nozione di "circostanze eccezionali" nell'ambito del Reg. (CE) n. 261/2004*, in *Riv. it. dir. turismo*, 2012, 21; L. Leone, *Ancora sulle circostanze eccezionali in caso di cancellazione del volo: una carente risposta per una circostanza riferita ad un volo precedente*, in *Dir. trasp.*, 2016, 158, nota a C. giust. Ce, sez. V, 14 novembre 2014, in *Dir. trasp.*, 2016, 155.

diction», ovvero un pezzo che viene cambiato dai vettori soltanto in caso di un guasto del pezzo precedente e che sono pronti a sostituire tenendo sempre un ricambio in magazzino.

Riguardo ai problemi tecnici attinenti alla manutenzione degli aeromobili, si riscontra nel tempo un susseguirsi di diverse pronunce³¹ della Corte di giustizia dell'Ue, finalizzate ad escludere, in via generale, tali eventi dall'alveo delle c.d. «circostanze eccezionali»³². Già dal famoso caso Wallentin-Hermann³³, i Giudici europei hanno avuto modo di affermare il principio secondo cui un problema tecnico occorso ad un aeromobile e comportante la cancellazione di un volo non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali», a norma dell'art. 5, par. 3, del reg. (Ce) n. 261/04, salvo che il problema tecnico derivi

³¹ Se ne riportano alcune: C. giust. Ce 19 novembre 2009, causa 402/07 e causa 432/07, cit.; C. giust. Ce 12 maggio 2011, causa 294/10, in *Riv. it. dir. turismo*, 2012, 15; C. giust. Ue, sez. IX, 17 settembre 2015, causa 257/14, cit., 253. Tra le più recenti si rammentano: C. giust. Ue, sez. III, 4 aprile 2019, causa 151/17, in *Gazz. Uff. Ue*, n. C 206/04 del 17 giugno 2019 e C. giust. Ue, sez. IV, 26 giugno 2019, causa 159/18, in *Gazz. Uff. Ue*, n. C 280/6 del 19 agosto 2019.

³² L'elencazione delle «circostanze eccezionali» è contenuta, seppur indicativamente, nel considerando n. 14 e n. 15 del reg. (Ce) n. 261/04. Possono, pertanto, considerarsi eccezionali anche altre circostanze non previste, non prevedibili o comunque non imputabili al vettore aereo. In tal senso, L. Tullio, *Overbooking, cancellazione e ritardi*, in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, a cura di M. Deiana, Cagliari, 2005, 14; Maggiolo, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità*, cit., 128; A. Zampone, *La responsabilità del vettore aereo per negato imbarco e cancellazione del volo*, in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, a cura di M. Deiana, Cagliari, 2005, 61; S. Scalisi, *La Corte di giustizia Ue si pronuncia sulla cancellazione del volo*, in *Dir. nav.*, 2013, 350, 351. Inoltre, sembra doveroso rinviare all'allegato 1 della proposta di modifica del reg. (Ce) n. 261/04, come citata alla nota 4, che prevede un elenco non tassativo di circostanze considerate eccezionali, distinguendo esplicitamente le circostanze che sono considerate tali da quelle che non lo sono.

³³ Cfr. C. giust. Ce 22 dicembre 2008, causa 549/07, cit., 801, con nota di V. Corona, *Le circostanze eccezionali e le prestazioni del vettore aereo in caso di cancellazione del volo*, ivi, 807; in *Giur. it.*, 2010, 303, con nota di M. Cimmino, *Responsabilità del vettore aereo, esonero dall'obbligo della compensazione pecuniaria e nozione di circostanze eccezionali*, ivi, 304; nonché in *Riv. it. dir. turismo*, 2011, 49, con nota di A. Valentini, *A margine della sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea relativa al caso Wallentin v. Alitalia*, ivi, 59. Dalla giurisprudenza europea risulta che i problemi tecnici sono annoverabili fra le improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza che possono rientrare nella nozione di «circostanze eccezionali». Ciò nonostante, le circostanze che si associano al sorgere di siffatti problemi possono essere considerate «eccezionali», a norma dell'art. 5, par. 3, del reg. (Ce) n. 261/04 solamente se connesse ad un evento che non sia inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo e sfugga al suo effettivo controllo per la sua natura o per la sua origine.

da eventi che, per la loro natura o la loro origine, non ineriscono al normale esercizio dell'attività del vettore e sfuggono al suo effettivo controllo.

Da ricordare, però, che il verificarsi di problemi tecnici non è di per sé un evento idoneo per ritenere gli stessi «circostanze eccezionali», ai sensi dell'art. 5, par. 3, del reg. (Ce) n. 261/2004.

Invero, la Finnair Oyj nel procedimento dinnanzi alla Corte d'Appello di Helsinki sosteneva che il ritardo del volo alternativo fosse dovuto al guasto di uno dei tre servocomandi del timone, utilizzati per il pilotaggio dell'apparecchio, conseguente ad un «vizio occulto» annunciato dal costruttore su altri modelli del velivolo ³⁴.

A ben vedere, il problema tecnico al servocomando secondo la compagnia aerea non ineriva al normale esercizio dell'attività vettoriale e sfuggiva, dunque, al suo effettivo controllo, proprio come nelle ipotesi consolidate ³⁵ di avviso da parte del costruttore o dell'autorità competente sulla presenza di un «vizio occulto» di fabbricazione o di progettazione, incidente sulla sicurezza dei voli, nonché in quelle di danni causati agli aeromobili da atti di sabotaggio o di terrorismo.

Tuttavia, da una ancora recente impostazione giurisprudenziale ³⁶ e da profili squisitamente processuali, è interessante notare che seppur il vettore aereo avesse potuto imputare il disservizio al produttore del pezzo difettoso, secondo i criteri ordinari di riparto dell'onere della prova ³⁷, la normativa europea e, insieme ad essa, l'interpretazione restrittiva della nozione di «circostanze eccezionali» gli avrebbero impedito, in ogni caso, di esonerarsi dal pagamento della compensazione pecuniaria, dato che al vettore stesso è riservato il diritto di agire in regresso, a mente all'art. 13 ³⁸ del reg. (Ce) n. 261/04,

³⁴ Cfr. punto 18 della pronuncia in commento.

³⁵ Così C. giust. Ce 22 dicembre 2008, causa 549/07, cit., 801, punti 25 e 26. Per un ulteriore approfondimento si veda Stucchi, *La corte di giustizia interviene nuovamente in tema di cancellazione del volo*, cit., 864 ss., nota a C. giust. Ce, sez. III, 13 ottobre 2011, causa 83/10, ivi, 851.

³⁶ C. giust. Ue, sez. IX, 17 settembre 2015, causa 257/14, cit., 263, punto 45.

³⁷ A livello nazionale, occorre fare menzione all'art. 2697 c.c., ai sensi del quale «chi vuol far valere un diritto in giudizio deve provare i fatti che ne costituiscono il fondamento. Chi eccepisce l'inefficacia di tali fatti ovvero eccepisce che il diritto si è modificato o estinto deve provare i fatti su cui l'eccezione si fonda».

³⁸ Ai sensi dell'art. 13 del reg. (Ce) n. 261/04 «Qualora il vettore aereo operativo versi una compensazione pecuniaria o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, nessuna disposizione dello stesso può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile. In particolare, il presente regolamento non limita in alcun modo il diritto del vettore aereo operativo di

avverso i soggetti terzi che abbiano, con la loro condotta, contribuito a cagionare la cancellazione o il ritardo prolungato del volo.

Non di meno la Corte, nella pronuncia in commento, ha tenuto a ribadire che quando i guasti tecnici sono attinenti alla manutenzione degli aeromobili «non possono, in linea di principio, costituire, in quanto tali, «circostanze eccezionali» ai sensi dell'art. 5, paragrafo 3, di detto regolamento»³⁹ e dunque non esonerano il vettore dal versamento della compensazione pecuniaria di cui all'art. 7.

Questo anche in virtù di quell'assunto per cui la prematura ed inaspettata difettosità di un pezzo dell'aeromobile costituisce un evento intrinsecamente collegato al suo sistema di funzionamento⁴⁰ e pertanto imputabile al vettore.

Infatti «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»⁴¹.

In ogni caso, resta inteso che il vettore, in deroga al dettato di cui all'art. 5, par. 1, reg. (Ce) n. 261/2004, può liberarsi dall'obbligo di versamento della compensazione pecuniaria se dimostra che la cancellazione o il ritardo del volo sono dovuti a «circostanze eccezionali» che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso⁴², nonché se

chiedere il rimborso ad un operatore turistico o qualunque altra persona con cui abbia stipulato un contratto. Del pari, nessuna disposizione del presente regolamento può essere interpretata come limitazione al diritto di un operatore turistico o di un terzo che non sia un passeggero e con cui il vettore operativo ha stipulato un contratto di chiedere un rimborso o un risarcimento al vettore operativo conformemente al diritto applicabile». In relazione a quanto affermato sembra opportuno anche rimandare alle pronunce C. giust. Ce, 19 novembre 2009, causa 402/07 e causa 432/07, cit., punto 68 e C. giust. Ue, sez. IX, 17 settembre 2015, causa 257/14, cit., 263, punto 46 e 47.

³⁹ Cfr. punto 39 della pronuncia in commento.

⁴⁰ C. giust. Ue, sez. IX, 17 settembre 2015, causa 257/14, cit., 253, punti 41 e 42.

⁴¹ C. giust. Ue, sez. III, 4 aprile 2019, causa 151/17, cit., punto 22 e giurisprudenza ivi citata, nonché punto 40 della pronuncia in commento.

⁴² Ai sensi dell'art. 5, par. 3, del reg. (Ce) n. 261/04 «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». Riguardo al concetto di «misure del caso», la Corte ha più volte ribadito come queste debbano precisarsi di volta in volta, con attenzione a tutti i mezzi di cui dispone il vettore aereo in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie e lasciando al giudice nazionale il compito di valutare se tali misure siano state idonee a fronteggiare il disagio e, dunque, ad escludere l'obbligo del vettore al versamento della compensazione. Una breve analisi circa le conseguenze che ricadrebbero sui vettori, in termini di onere probatorio, nel caso si scegliesse di far gravare su di questi la dimostrazione di tutte le mi-

prova «di aver adottato le misure adeguate alla situazione avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare, che detta situazione comportasse la cancellazione del volo o il ritardo prolungato del volo interessato»⁴³.

Come da alcuni sostenuto⁴⁴, la giurisprudenza europea con tale interpretazione sembra aver voluto «soggettivizzare» l'individuazione delle misure idonee ed apprestate dal vettore aereo in questi determinati casi, ponendo la loro valutazione in relazione al momento in cui si è verificato l'evento e agli sforzi tecnici ed economici che potevano essere effettivamente richiesti a quest'ultimo⁴⁵.

A dire il vero, una volta dimostrate dal vettore le c.d. «misure del caso», spetta al giudice di merito effettuare la predetta valutazione e, dunque, verificare che il guasto tecnico sia o meno intrinsecamente legato al sistema di funzionamento del velivolo, affinché si possa qualificare l'evento come «circostanza eccezionale».

Infatti, nelle sue conclusioni la Corte afferma che «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»⁴⁶.

sure possibili al verificarsi di circostanze eccezionali è affrontata da Brignardello, op. cit., 168 ss.

⁴³ Cfr. punto 37 della pronuncia in commento. In precedenti pronunce viene altresì specificato come la dimostrazione da parte del vettore aereo delle misure adeguate debba avvenire «senza che si possa pretendere tuttavia che questi acconsenta a sacrifici insopportabili alla luce delle capacità della sua impresa nel momento preso in considerazione». Si veda C. giust. Ue, sez. III, 4 maggio 2017, causa 315/15 punti 29 e 34, in Gazz. Uff. Ue, C 213/7 del 3 luglio 2017.

⁴⁴ Così Corona, *Le circostanze eccezionali e le prestazioni del vettore aereo in caso di cancellazione del volo*, cit., 813 ss.

⁴⁵ Sono molteplici i tentativi della dottrina nel ritenere che al vettore spetti provare non solo di aver adottato tutte le misure per evitare i disagi ed eventuali danni ma anche di aver cercato di impedire gli effetti di tali circostanze in termini di cancellazione del volo o di ritardi aerei. In tema Stucchi, *La corte di giustizia interviene nuovamente in tema di cancellazione del volo*, cit., 863, 864.

⁴⁶ Cfr. punto 42 della pronuncia in commento.

Orbene, alla luce di quanto precede, non rimane che osservare una evidente continuità nell'elaborazione giurisprudenziale della Corte di giustizia in tema di guasto tecnico che sembra, tra l'altro, doversi inevitabilmente abbracciare. Ragionare in termini diversi, di fatto, significherebbe da un lato abbandonare la visione restrittiva della nozione di «circostanze eccezionali» fino ad oggi avvalorata, dall'altro sarebbe espressione di una preoccupante ed improvvisa esclusione di garanzia nella tutela dei passeggeri del trasporto aereo, considerato che la maggior parte dei disagi, da essi subiti, attengono ad asseriti problemi tecnici che le compagnie aeree sono solite sollevare, anche in sede di giudizio, per esonerarsi dell'obbligo della compensazione pecuniaria.

Abstract

La sentenza della Corte di giustizia del 12 marzo 2020, nella causa C-832/18, analizza l'ambito di applicazione del reg. Ce 261/04, con particolare attenzione al momento dell'offerta del volo di riavviamento e alla sua corretta esecuzione, e afferma il diritto dei passeggeri aerei alla compensazione pecuniaria «multipla» in caso di ritardo prolungato del volo di riprotezione. Riapre, inoltre, il dibattito sull'interpretazione restrittiva della nozione di «circostanze eccezionali», in relazione al guasto tecnico di un pezzo dell'aeromobile c.d. «on condition».

The judgment of the Court of Justice of 12 March 2020 in the Cases C-832/18 analyzes the scope of the Regulation (EC) No 261/2004, with particular attention to the offer of the re-routing flight and its correct execution, and it affirms the right to compensation more than once in the event of prolonged delay of the re-routing flight. Moreover, it reopens the debate on the restrictive interpretation of the concept of «extraordinary circumstances», in relation to the technical failure of the so-called «on condition» part.