

ISSN 1123-5802

ANNO
XXXVII
N. 3

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE
Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza,
Università di Roma
**I.S.D.I.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO
DEL DIRITTO DEI TRASPORTI**

DIRITTO DEI TRASPORTI

2024




**Pacini
Giuridica**

DIRETTORE EMERITO: LEOPOLDO TULLIO, prof. emerito di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

CONSIGLIO DI DIREZIONE: ALFREDO ANTONINI, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Udine; MASSIMO DEIANA, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; MASSIMILIANO PIRAS, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; ALESSANDRO ZAMPONE, prof. ordinario di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

COMITATO SCIENTIFICO: IGNACIO ARROYO MARTÍNEZ, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad autónoma de Barcelona; MICHELE M. COMENALE PINTO, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; ENZO FOGLIANI, avvocato; MARIO FOLCHI, presidente de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial; FERNANDO MARTÍNEZ SANZ, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; GERARDO MASTRANDREA, presidente di sezione del Consiglio di Stato; ANNA MASUTTI, prof. ordinaria di Diritto aeronautico nell'Univ. di Bologna; FRANCESCO MORANDI, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; MARÍA VICTORIA PETIT LAVALL, catedrática de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; STEFANO POLLASTRELLI, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Macerata; JUAN LUIS PULIDO BEGINES, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad de Cádiz; ELISABETTA G. ROSAFIO, prof. ordinaria di Diritto della navigazione nell'Univ. di Teramo; MANUEL GUILLERMO SARMIENTO GARCÍA, director del Centro de Estudios en Derecho del Transporte de la Universidad Externado de Colombia; STEFANO ZUNARELLI, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Bologna.

COMITATO EDITORIALE: LUCA ANCIS, Univ. di Cagliari, *direttore editoriale*; GIUSEPPE REALE, Univ. del Molise; CHIARA TINCANI, Univ. Politecnica delle Marche; SIMONE VERNIZZI, Univ. di Modena e Reggio Emilia; DONATELLA BOCCHESI, Sapienza, Univ. di Roma; VALENTINA CORONA, Univ. di Cagliari; ROCCO LOBIANCO, Univ. di Udine; DANIELE CASCIANO, Univ. di Udine; FIORENZA PRADA, Univ. di Macerata; GIOVANNI PRUNEDDU, Univ. di Sassari; ANNA M. SIA, Univ. di Catanzaro; GIOVANNI MARCHIAFAVA, Univ. di Genova; ANDREA AREDDU, Univ. di Sassari; MARIA CRISTINA CARTA, Univ. di Sassari; LAURA MASALA, Univ. di Sassari; LAURA TROVÒ, Univ. di Sassari; ALESSANDRO CARDINALI, Roma; MARTINA CARRANO, Roma; ANNALISA DE GRANDI, Sassari; CRISTINA DE MARZI, Roma; ROBERTO FUSCO, Trieste; RACHELE GENOVESE, Sassari; SARA GIACOBBE, Roma; FILOMENA GUERRIERO, Roma; FRANCESCO IBBA, Sassari; MARCELLA LAMON, Sassari; FRANCESCO MANCINI, Roma; LUCREZIA DOMINA, Roma; CRISTINA POZZI, Parma; DANIELE RAGAZZONI, Roma.

Pubblicazioni e Referaggio

Pubblicazioni — La Rivista è aperta alla pubblicazione di tutti i contributi scientifici rientranti nel proprio ambito tematico di interesse, previa valutazione della sussistenza dei requisiti di adeguatezza, originalità, pertinenza.

Limiti quantitativi — Per esigenze editoriali, i contributi non possono eccedere i seguenti limiti, espressi in caratteri comprensivi del testo, delle note, del titolo, dell'*abstract* e degli spazi:

- 80.000 battute per i saggi e gli interventi;
- 17.000 battute per le note a sentenza;
- 10.000 battute per i contributi della rubrica «Fatti e misfatti»;
- 20.000 battute per i pareri;
- 30.000 battute per le cronache.

Il Consiglio di direzione si riserva la facoltà di consentire deroghe in relazione alla specificità, alla complessità e all'interesse del singolo contributo.

Esame preliminare — Lo scritto presentato alla Rivista per la pubblicazione è sottoposto all'esame preliminare di uno dei componenti del Consiglio di direzione, concernente:

- la connessione dell'argomento alla materia dei trasporti;
 - la valutazione di originalità e di adeguatezza contenutistica;
 - la corrispondenza del testo alle regole redazionali della Rivista;
- il rispetto dei limiti quantitativi.

In caso di esito positivo dell'esame preliminare, esso è ammesso al referaggio, al fine di asseverarne la dignità scientifica.

Referaggio — Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nelle rubriche «Saggi» e «Interventi» è sottoposto alla valutazione di due revisori, professori ordinari o giuristi di chiara fama esperti nella materia oggetto del medesimo, italiani o stranieri. La revisione può essere affidata anche ai componenti del Comitato scientifico. Il Consiglio di direzione può assumere la responsabilità della pubblicazione in assenza di referaggio, nel caso di scritti provenienti da autori di sicuro prestigio o di fama internazionale, dandone atto nel contesto della pubblicazione. È adottato il sistema di referaggio cosiddetto doppio cieco (*double blind peer review*): lo scritto è inviato ai revisori in forma anonima e all'autore non sono rivelati i nomi degli stessi.

Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nella rubrica «Giurisprudenza al vaglio» è sottoposto alla valutazione congiunta di un revisore avente la qualifica sopra indicata e di un componente del Consiglio di direzione. Al revisore di regola non è noto l'autore e questi non conosce il revisore (*double blind peer review* e, in casi limitati, *single blind peer review*).

Gli scritti destinati ad altre rubriche non sono sottoposti a referaggio.

I Revisori, alla pari dei componenti del Consiglio di direzione, sono vincolati a tenere segreto il loro operato.

Criteri — I criteri seguiti dai revisori sono i seguenti:

- la correttezza dell'impostazione metodologica;
- la chiarezza espositiva;
- il contributo di novità apportato allo stato di avanzamento degli studi sull'argomento; nelle note a sentenza, tale contributo è quello apportato rispetto alla motivazione della sentenza stessa, in senso critico o migliorativo.

Il referaggio risulta da apposita scheda, compilata e firmata da ciascun revisore.

Esito — L'esito del referaggio può portare alla:

- accettazione dello scritto per la pubblicazione;
- accettazione subordinata a modifiche migliorative, che sono sommariamente indicate dal revisore; lo scritto è restituito all'autore per le modifiche da apportare; l'adequazione delle modifiche è valutata da un componente del Consiglio di direzione;
- non accettazione dello scritto per la pubblicazione.

In caso di valutazione divergente dei due revisori, la decisione circa la pubblicazione è assunta da un componente del Consiglio di direzione.

Pubblicato con il contributo della Fondazione di Sardegna

© Copyright 2024 – I.S.DI.T

Registrazione al Tribunale di Cagliari n. 2 del 8/1/1992

Iscrizione al R.O.C. n. 6269

Rivista online in open access periodicità quadrimestrale

ISSN 1123-5802

Direzione e Redazione: I.S.DI.T Istituto per lo studio del diritto dei trasporti – Via Is. Mirrionis, 8 09121 Cagliari

Produzione e distribuzione

Pacini Editore srl – Via Gherardesca 1 – 56121 Pisa Ospedaletto – tel. 050 313011

INDICE

Saggi

- ALFREDO ANTONINI, *Il sistema dei contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile: dalla tradizione storica, al codice della navigazione, all'attualità* – *The system of the contracts for the use of vessels and aircrafts: from historical tradition, to the Code of Navigation, to current practice* Pag. 429
- RACHELE GENOVESE, *La tutela del passeggero nella disciplina Euro-Italia e nella giurisprudenza della Corte di Giustizia* – *The protection of passenger rights in European Union law and the case law of the Court of Justice* » 455

Interventi

- RITA TRANQUILLI LEALI, *Il servizio di traino-rimorchio nel codice della nautica da diporto e nel decreto n. 133/2024* – *The towing service-tug in Nautical pleasure boating Code and in decree no. 133 of 2024* Pag. 479
- ANNA MASUTTI, *Le reti aeroportuali: una risposta alla crescente domanda di trasporto aereo* – *Airport networks: a response to the growing demand for air transport* » 489
- DONATELLA BOCCHESI, *I vettori aerei ed il sistema di finanziamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti* – *Air carriers and the financing system of the Transport Regulation Authority* » 503
- FIORENZA PRADA, *La sistematica dei contratti di utilizzazione della nave nell'ordinamento francese* – *Shipping contracts in French legal system* » 533
- ENZO FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità nello Standard Ground Handling Agreement (SGHA)* – *Disclaimers in the Standard Ground Handling Agreement (SGHA)* » 549

Fatti e misfatti

- VALENTINA CORONA, *Quando il top lascia down* Pag. 557

ENZO FOGLIANI, <i>Il diritto eterno all'indennizzo del regolamento (CE) 261/04</i>	Pag. 559
EMILIO E. ROMUALDI, <i>Libertà e mondo giuridico</i>	» 560
RACHELE GENOVESE, <i>Molestatore «volante»... dietrofront all'istante</i>	» 562

Giurisprudenza al vaglio

C. giust. (UE) 14 settembre 2023, C-246/22	Pag. 565
con nota di PETRA MARIJA CORBO, <i>Il trasporto su strada di container vuoti tra trasporto combinato e trasporto di cabotaggio – Road transport of empty containers between combined transport and cabotage operations</i>	» 570
C. giust. UE 20 dicembre 2023, causa T-166/21	» 579
con nota di ALESSANDRA GUANDALINI, <i>Il regime fiscale delle Autorità di sistema portuale – The tax regime of port system Authorities</i>	» 583
C. giust. UE 25 aprile 2024, causa C-204/23	» 593
C. giust. UE 16 maggio 2024, causa C-405/24	» 597
con nota di VALENTINA CORONA, <i>Le circostanze eccezionali, l'inerenza all'attività aeronautica e il concorso di cause – Extraordinary circumstances, inherence in the normal exercise of the activity of the air carrier and concurrence of causes</i>	» 600
Cass., sez. III., 20 febbraio 2024 n. 4427	» 607
con nota di ENZO FOGLIANI, <i>Prescrizione e decadenza del diritto alla compensazione per ritardo o cancellazione del volo ex Reg. (CE) 261/2004 – Extinction of the right to compensation for flight delay or cancellation ex Reg. (EC) 261/2004</i>	» 611

Cronache

DANIELE CASCIANO, IV Convegno A.I.DI.NA.T « <i>Il trasporto del futuro: nuove tecnologie, nuove esigenze operative, nuovi contratti</i> », Udine, 27-28 settembre 2024	Pag. 621
FIORENZA PRADA, Convegno « <i>Innovazione e vulnerabilità: passeggeri e pedoni nel sistema dei trasporti</i> », Macerata, 11 ottobre 2024	» 643
DANIELE RAGAZZONI, Convegno « <i>I cavi sottomarini nell'attuale panorama geopolitico: il collegamento tra underwater e spazio</i> », Roma, 5 novembre 2024	» 647

ALESSANDRO ZAMPONE, « <i>Italian Maritime Law Association – 125th Anniversary</i> », Genova, 8 novembre 2024	Pag. 653
LAURA TROVÒ, « <i>L'ultima lezione accademica del prof. Alfredo Antonini</i> », Udine, 29 novembre 2024	» 657
MASSIMILIANO PIRAS, Convegno « <i>(Ri)pensare in prospettiva multidisciplinare la gestione delle risorse del Mediterraneo</i> » Cagliari, 3-4 dicembre 2024.	» 665
LAURA TROVÒ, Convegno « <i>Trasporto su gomma: digitalizzazione dei documenti e innovazione nell'assicurazione</i> », Milano, 10 dicembre 2024.....	» 669
Massimario	Pag. 673
Osservatorio legislativo	Pag. 691
Segnalazioni bibliografiche	Pag. 699
Materiali	
I nuovi limiti della Convenzione di Montreal del 1999 sulla responsabilità del vettore aereo	Pag. 719
Quotazioni DSP	Pag. 721
Collaboratori	Pag. 723

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CORTE DI GIUSTIZIA UE 16 MAGGIO 2024

Causa C-405/23

Pres. di sez. O. Spineanu Matei– giudici S. Rodin (relatore), L.S. Rossi

Avv. gen. A. Rantos

Touristic Aviation Services Ltd c. Flightright GmbH

Trasporto di persone – Trasporto aereo – Reg. (CE) n. 261/04 – Ritardo prolungato – Carenza del personale addetto alla caricazione dei bagagli – Nozione di circostanze eccezionali – Diritto alla compensazione ex art. 5 paragrafo 1 e art. 7 paragrafo 1.



RIASSUNTO DEI FATTI – Il 4 luglio 2021, un volo in partenza dall'aeroporto di Colonia-Bonn arrivò a destinazione con un ritardo di 3 ore e 49 minuti a causa di tre distinti motivi: il primo era ascrivibile al ritardo subito dal volo precedente a causa di una carenza del personale addetto alla registrazione dei passeggeri; il secondo derivava dal rallentamento delle operazioni di carico dei bagagli sempre per carenze del personale anche nell'aeroporto Colonia-Bonn; il terzo dipendeva da sopravvenute condizioni meteorologiche avverse. La Flightright, alla quale un certo numero di passeggeri aveva ceduto i diritti alla compensazione, ottenne la condanna del vettore in primo grado, ma la compagnia impugnò la sentenza e, nel corso del giudizio di appello, il giudice sollevò la questione se la carenza di personale addetto all'*handling* dei bagagli – cui era attribuibile un ritardo che, sommato alle altre cause, oltrepassava le tre ore – potesse essere qualificata come circostanza eccezionale.

L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che il fatto che il personale del gestore aeroportuale addetto alle operazioni di carico dei bagagli negli aerei sia in numero insufficiente può configurare una «circostanza eccezionale», ma ai fini dell'esonero dall'obbligo di compensazione pecuniaria di cui all'articolo 5, paragrafo 1, e all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento, il vettore il cui volo abbia subito un ritardo prolungato a causa di tale circostanza è tenuto a dimostrare che tale circostanza non si sarebbe comunque potuta evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso e che ha attuato misure adeguate alla situazione in grado di

ovviare alle conseguenze di questa ⁽¹⁾.

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

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

24 – Spetta al giudice del rinvio valutare, alla luce delle circostanze del procedimento principale, se, nel caso di specie, le carenze riscontrate nelle operazioni di carico dei bagagli debbano essere considerate generalizzate, ai sensi della giurisprudenza menzionata al precedente punto

23 – Se così fosse, siffatte carenze non potrebbero quindi configurare, per loro natura o per la loro origine, un evento inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato.

25 – In secondo luogo, per quanto riguarda la condizione secondo cui l'evento in questione deve sfuggire all'effettivo controllo del vettore aereo operativo interessato, occorre ricordare che gli eventi la cui origine è «interna» devono essere distinti da quelli la cui origine è «esterna» a tale vettore aereo. Rientrano così in tale nozione, nell'ambito del verificarsi degli eventi cosiddetti «esterni», quelli che derivano dall'attività del vettore aereo e da circostanze esterne, più o meno frequenti nella pratica, ma che un vettore aereo non controlla in quanto trovano origi-

⁽¹⁾ V. la nota di V. CORONA, a p. 600.

ne in un fatto naturale o in quello di un terzo, come un altro vettore aereo o un soggetto pubblico o privato che interferisca nell'attività aerea o aeroportuale. Ciò vale in particolare quando il sistema di rifornimento del carburante di un aeroporto gestito dall'operatore aeroportuale o da un terzo è caratterizzato da un guasto generalizzato [v., in questo senso, sentenza del 7 luglio 2022, *SATA International – Azores Airlines* (Guasto nel sistema di rifornimento di carburante), C-308/21, EU:C:2022:533, punti 25 e 26].

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

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

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

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

Le circostanze eccezionali, l'inerenza all'attività aeronautica e il concorso di cause.

SOMMARIO – 1. Premessa. Le incertezze giurisprudenziali in materia di circostanze eccezionali – 2. La distinzione tra eventi interni ed esterni – 3. Il nesso causale.

1. *Premessa. Le incertezze giurisprudenziali in materia di circostanze eccezionali* – La sentenza in esame costituisce l'ennesima pronuncia della Corte di Giustizia UE in materia di circostanze eccezionali e, se non fosse per alcune interessanti implicazioni che possono derivare dalla vicenda, probabilmente non meriterebbe grande attenzione, dal momento che non si distingue né per coerenza né per innovatività (2).

È noto che l'elenco di eventi portati all'attenzione dei giudici europei si è dilatato nel corso del tempo e, a partire dal guasto tecnico (3), ha investito molteplici situazioni suscettibili di cagionare cancellazione o ritardo. Tra i tanti, meritano di essere ricordati il *blackout* elettrico (4), l'eruzione vulcanica (5), l'urto contro una scaletta di imbarco (6), il *bird strike* (7), lo sciopero selvaggio (8), la foratura di uno pneumatico dell'aeromobile (9), la fuoriuscita di carburante in pista (10), il guasto nel sistema di rifornimento di carburante (11), il decesso del copilota (12), e così via.

(2) Si tratta del filone interpretativo relativo agli eventi che, in base al reg. n. 261/2004, esonerano il vettore aereo dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria in caso di cancellazione del volo e di ritardo prolungato. Per l'analisi critica v., tra i molti, M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, Torino 2013, 160 ss.; A. LIARDO, *Cancellazione del volo e compensation: l'obbligo di organizzazione del vettore in caso di circostanze eccezionali*, in *Dir. Trasp.*, 2012, 174 ss.; M. CIMMINO, *Responsabilità del vettore aereo, esonero dall'obbligo della compensazione pecuniaria e nozione di circostanze eccezionali*, in *Giur. it.*, 2010, 304 ss.; V. CORONA, *Ancora sulla portata delle circostanze eccezionali*, in *Dir. trasp.*, 2016, 179 ss.; nonché, *Il bird strike e le circostanze eccezionali*, in *Dir. trasp.*, 2017, 98; Id., *Lo sciopero selvaggio e le circostanze eccezionali*, in *Dir. trasp.*, 2018, 763 ss.; 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, 83; M. STUCCHI, *Cancellazione del volo e diritti dei passeggeri*, in *Dir. Tur.*, 2008, 381 ss.

(3) Sentenza *Wallentin-Hermann*, C-549/07, e *van der Lams*, C-257/14.

(4) Sentenza *Eglitis e Ratnieks* C-294/10.

(5) Sentenza *McDonagh* C-12/11.

(6) Ordinanza *Siewert*, C-394/14.

(7) Sentenza *Pešková e Peška*, C-315/15.

(8) Sentenza *TUIfly GmbH*, cause riunite C-195/17 e altre.

(9) Sentenza *Germanwings c. Wolfgang Pauels*, causa C-501/17.

(10) Sentenza *André Moens c. Ryanair*, causa C-159/18.

(11) Sentenza *SATA International c. Azores Airlines*, causa C-308/21.

(12) Sentenza *TAP Portugal c. Flightright GmbH e Myflyright GmbH*, cause riunite da C156/22 a C158/22.

Si rammenterà, altresì, che, in occasione del suo primo intervento interpretativo relativo al «guasto tecnico», la Corte di giustizia specificò che una circostanza eccezionale può esonerare dall'obbligo di pagamento della compensazione pecuniaria a condizione che si tratti di un evento non inerente al normale esercizio dell'attività del vettore considerato e che, a causa della sua origine o natura, si pone oltre il suo controllo ⁽¹³⁾.

Tuttavia, l'assenza di esatte indicazioni sugli specifici criteri per qualificare tale «inerenza» e per delimitare l'ambito di azione del vettore – ossia il *quantum* di sforzo richiesto nell'approntare le misure impeditive del danno – ha determinato la mancanza di precisi parametri di riferimento, e tale incertezza ha trovato riscontro in un numero straordinario di questioni pregiudiziali rimesse alla Corte di giustizia ⁽¹⁴⁾.

Da un punto di vista generale, rispetto a tale filone giurisprudenziale è possibile trarre alcune considerazioni di massima.

In primo luogo, le molteplici pronunce susseguitesi nel tempo hanno finito per consolidare il principio per cui sul vettore gravano tutti gli eventi imprevedibili e inevitabili, unica interpretazione ritenuta idonea a perseguire l'obiettivo di garantire ai consumatori una tutela forte ⁽¹⁵⁾. In tal modo, però, la Corte è andata oltre l'intento del legislatore, il quale voleva semplicemente codificare un esonero basato sulla forza maggiore ⁽¹⁶⁾.

Ancora, in maniera altrettanto indiscutibile si è consolidato l'assioma per cui il guasto tecnico rientra sempre nella sfera di controllo del vettore, e ciò a prescindere dal fatto che alcuni problemi tecnici possano realmente considerarsi imprevedibili ⁽¹⁷⁾.

⁽¹³⁾ La prima pronuncia è C. giust. 22 dicembre 2008, causa C-549/07 (*Wallentin-Hermann c. Alitalia*) in *Dir. trasp.* 2009, 801, ss., con nota di V. CORONA, *Le circostanze eccezionali e le prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di cancellazione del volo*.

⁽¹⁴⁾ Sulle incertezze qualificatorie v. A. KINGA, P. MENDES DE LEON, *Regulation (EC) 261 in the Light of the Recent Decisions of the European CJEU: Time for a Change?!*, in *Air & Space Law*, 2010, vol. 35, n. 2, 93; V. M. KUČKO, *The Decision in TUIfly: Are the Ryanair Strikes to Be Seen as Extraordinary Circumstances?*, in *Air & Space Law*, 2019, vol. 44 n. 3, 326; T. VAN DER WIJNGAART, *Case Note: van der Lans v. KLM and 'Extraordinary Circumstances'*, in *Air & Space Law*, 2016, vol.; J. PRASSL, *Tackling Diversity Through Uniformity?*, in *Air passengers Rights: Ten Years On*, a cura di M. Bobek, J. Prassl, Oxford, 2016, 333 ss., 41 n. 1, 61.

⁽¹⁵⁾ Per una rassegna critica v. V. CORONA, *Le circostanze eccezionali*, cit., 808 ss.; Id., *La compensazione pecuniaria per ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, in *Dir. trasp.* 2010, 113; Id., *Ancora sulla portata delle circostanze eccezionali*, cit.

⁽¹⁶⁾ Cfr. T. VAN DER WIJNGAART, *op. cit.*, 62.

⁽¹⁷⁾ V. CORONA, *Le circostanze eccezionali per «F.O.D.» (Foreign Object Damage) e «Fuel»*, in *Dir. trasp.*, 2019, 884. Secondo T. VAN DER WIJNGAART, *op. cit.*, 62, in tal modo la Corte evidenzia una totale assenza di conoscenza del sistema di funzionamento delle manutenzioni degli aeromobili.

Gli stessi rilievi valgono con riferimento alle misure che devono essere adottate per evitare il danno perché, se il vettore deve programmare la sua attività tenendo in conto il rischio di un impedimento, difficilmente potrà affermarsi l'esistenza di una circostanza eccezionale ⁽¹⁸⁾.

2. *La distinzione tra eventi interni ed esterni* – Nel caso di specie il problema interpretativo ha riguardato la carenza del personale assegnato dal gestore aeroportuale allo svolgimento delle operazioni di *handling* dei bagagli, sebbene il ritardo di oltre tre ore sia derivato da un concorso di cause.

Riprendendo i principi espressi in una sua recente pronuncia ⁽¹⁹⁾, per la Corte anche una insufficienza del personale addetto all'*handling* è idonea a costituire un evento che, per quanto inerente al normale esercizio dell'attività del vettore, non può considerarsi intrinsecamente legato al funzionamento dell'aeromobile che ha subito il ritardo.

Sembrerebbe, dunque, che il criterio per discernere tra eventi eccezionali e non eccezionali sia facilmente riconducibile al loro essere «esterni» o «interni» all'attività del vettore.

In realtà così non è. Dall'analisi della giurisprudenza sul punto emerge, infatti, chiaramente come i parametri considerati a fini qualificatori siano mutevoli.

Ad esempio, quando si è dovuto stabilire se si potesse invocare l'esistenza di una circostanza eccezionale in relazione a un ritardo cagionato dall'urto contro una scaletta mobile di imbarco lasciata da un volo precedente, si è ritenuto di escluderlo perché il guasto dell'aeromobile derivava da un evento inerente al normale esercizio dell'attività del vettore, considerato che tali scalette si trovano sempre in pista ⁽²⁰⁾.

Lo stesso «guasto dell'aeromobile» (nel caso di specie si trattava della foratura di uno pneumatico) è stato, al contrario, ritenuto eccezionale nel caso in cui sia stato cagionato da un residuo presente in pista (nello specifico una vite) ⁽²¹⁾.

⁽¹⁸⁾ V. CORONA, *Ancora sulla portata delle circostanze eccezionali*, cit., 182, e Ib., *Le circostanze eccezionali per «F.O.D.» (Foreign Object Damage) e «Fuel»*, cit., 885. L'effetto finale è quello di penalizzare i vettori in modo eccessivo. V. A. KINGA, P. MENDES DE LEON, *op. cit.*, 105. Si ricorda che anche la presenza di una scaletta mobile di imbarco è stata ritenuta inerente all'attività del vettore dal momento che si tratta di strumenti che vengono normalmente utilizzati. V. C. giust., ordinanza 14 novembre 2014, in *Dir. tras.*, 2016, 155, con nota di L. LEONE, *Ancora sulle circostanze eccezionali in caso di cancellazione del volo: una carente risposta per una circostanza riferita ad un volo precedente*.

⁽¹⁹⁾ C. giust. 7 luglio 2022, causa C-308/21, (*Sata International c. Azores Airlines*) in *Riv. it. dir. tur.*, 38/2023, 181 ss., con commento di A. MONTESANO, *Il guasto nel sistema di rifornimento del carburante dell'aeroporto quale «circostanza eccezionale» ai sensi del Regolamento (CE) n. 261/2004*.

⁽²⁰⁾ Il riferimento è a C. giust., ordinanza 14 novembre 2014, cit.

⁽²¹⁾ Cfr. V. CORONA, *Le circostanze eccezionali per «F.O.D.» (Foreign Object Damage) e «Fuel»*, cit., 885.

In sostanza, la diversa prospettiva cui riferire l'«inerenza» è suscettibile di cambiare totalmente il giudizio: funzionamento dell'aeromobile da una parte, e generale attività del vettore dall'altra. È chiaro che, se nello specifico giudizio la Corte rapporta l'evento alla generale attività del vettore, è molto più difficile qualificarlo come eccezionale.

Nel caso di specie il problema si complica ulteriormente perché viene adottato un parametro ancora diverso. L'inerenza dell'evento, infatti, viene riferita all'attività del vettore (non al funzionamento dell'aeromobile) ma il giudizio si rapporta alle dimensioni assunte dall'evento. Facendo riferimento al precedente espresso nella vicenda *Sata c. Azores* – in cui il ritardo era stato causato da un guasto generalizzato al sistema di rifornimento carburante – la Corte sostiene che la carenza verificatasi nell'organizzazione delle operazioni di *handling* relative ai bagagli possa qualificarsi non inerente al normale esercizio dell'attività del vettore se il giudice del rinvio accerti che il problema era generalizzato.

A tal fine si ribadisce che, nella qualificazione di un evento come interno o esterno, sarebbe determinante la possibilità per il vettore di esplicitare un controllo su tale circostanza, controllo che non sarebbe possibile in caso di fatto naturale o derivante da un terzo.

Tale principio è, in linea teorica, ampiamente condivisibile; tuttavia, non si capisce perché non sia stato usato in modo univoco, così che la scaletta in pista diviene un evento sotto il controllo del vettore mentre il chiodo non lo è; e, ancora, la chiusura della pista per la presenza di carburante è controllabile a seconda che derivi da un aeromobile della flotta del vettore o di altra compagnia; il decesso improvviso del copilota è controllabile mentre non lo è la condotta aggressiva del passeggero che costringa il comandante a sbarcarlo nel più vicino aeroporto, e così via.

Come già in altra sede evidenziato, si tratta di sentenze che presentano molti aspetti di vulnerabilità, e tale situazione è particolarmente grave perché la Corte mostra nel tempo di decidere con un'ampia discrezionalità qualificatoria e una spiccata capacità di contraddizione dei precedenti, in un contesto normativo di grande incertezza, specie con riferimento ad alcuni concetti chiave come quello di «inerenza» (22).

3. *Il nesso causale* – Un ultimo aspetto che merita di essere segnalato, ma rispetto al quale la Corte palesa totale disinteresse, è costituito dall'apporto causale alla produzione del danno.

(22) V. sul punto quanto espresso da V. CORONA, *Le circostanze eccezionali per «F.O.D.» (Foreign Object Damage) e «Fuel»*, cit., 888, dove si ricorda che il Parlamento europeo ha evidenziato come il termine «inerenti» abbia un significato poco chiaro, e che se il vettore ha rispetto gli obblighi di sicurezza e manutenzione con ciò stesso ha fatto quanto era in suo potere. L'efficacia dissuasiva dei risarcimenti imposti sui vettori, in tanto può incentivare un comportamento migliore, in quanto la causa in questione sia effettivamente sotto il loro controllo. V. Proposta COM 13 marzo 2013 n. 130 fin.

In realtà, già nella vicenda *Moens c. Ryanair* l'avvocato generale sottolineò come, ai fini della qualificazione di un evento come eccezionale, fosse indispensabile considerare il corretto nesso causale tra la cancellazione/ritardo e l'evento medesimo ⁽²³⁾. In tale circostanza si rilevò, infatti, che il ritardo prolungato non era stato causato dalla presenza di carburante, ma dalla decisione delle autorità aeroportuali di chiudere la pista ⁽²⁴⁾. La Corte, tuttavia, risolse la questione senza preoccuparsi della distinzione.

Il problema del nesso causale sembra riproporsi anche nel caso di specie. Il raggiungimento del livello di ritardo rilevante, infatti, è derivato dal concorso di tre cause. Un ritardo di 1 ora e 17 minuti per il ritardato arrivo del volo precedente; altre 2 ore e 13 minuti per la carenza del personale addetto ai bagagli e, infine, ulteriori 19 minuti per il sopravvenire di condizioni meteorologiche avverse dopo la chiusura delle porte.

A ben vedere, nessuno di questi eventi, in sé considerato, sarebbe stato suscettibile di cagionare un *quantum* di ritardo rilevante ai fini della compensazione, ma poiché il quesito interpretativo si è incentrato solo su uno di essi, la Corte non si è soffermata a ragionare su cosa accada quando il ritardo rilevante sia stato cagionato da due o più cause concorrenti, alcune delle quali qualificabili come circostanze eccezionali e altre no.

È evidente come in questa sede non sia possibile addentrarsi nella complessa tematica delle concause e delle diverse teorie sul nesso di causalità.

Si può ricordare, in via del tutto generale e nella consapevolezza di incorrere in una grande semplificazione, che applicando i principi su cui si basa la teoria della causalità adeguata e la regola che deriva dall'art. 1223 c.c., la responsabilità deve essere considerata con riferimento alle conseguenze immediate e dirette.

Il problema, però, è che l'art. 1223 c.c. fa riferimento a una perdita patrimoniale che deve essere riconducibile all'evento. In altre parole, questo significa che l'art. 1223 c.c. non considera la causa ma l'area del danno risarcibile, nel senso che ne limita la risarcibilità a quello che sia conseguenza immediata e diretta.

Tuttavia, la compensazione prevista dal reg. (CE) n. 261/2004 per il negato imbarco e la cancellazione del volo, ed estesa interpretativamente dalla Corte di giustizia al ritardo superiore alle tre ore, non può essere qualificata come risarcimento perché prescinde dalla prova del danno da parte del passeggero ⁽²⁵⁾. Se, dunque, non c'è un danno non può essere considerato il rapporto di immediatezza e diretta connessione previsto dall'art. 1223 c.c.

⁽²³⁾ Si tratta di C. giust. 26 giugno 2019, in causa C-158/18, in *Dir. trasp.*, 2019, 877, con commento di V. CORONA, *Le circostanze eccezionali per «F.O.D.» (Foreign Object Damage) e «Fuel»*, cit.

⁽²⁴⁾ V. punto 22 ss. delle conclusioni dell'avvocato generale Tanchev.

⁽²⁵⁾ In proposito si rinvia a V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il rischio di ritardo*, in *Dir. trasp.* 2024, 340 ss. e alla bibliografia ivi richiamata.

Il presupposto che fa sorgere il diritto alla compensazione prevista dal reg. n. 261/2004 non è, infatti, il pregiudizio (patrimoniale o non patrimoniale) che deriva dal ritardo, ma è il fatto in sé della durata del ritardo oltre tre ore. In sostanza il nesso causale deve essere riferito non al danno, ma alla durata del ritardo, da cui scaturisce *ipso iure* il diritto alla compensazione.

È chiaro che, allora, diviene estremamente complesso capire in che modo i principi fondamentali del nostro ordinamento giuridico possano trovare applicazione rispetto a questa problematica, proprio perché si deve dapprima qualificare la natura giuridica della compensazione, per poi considerare l'imputabilità dell'evento, e giungere, così, a risolvere il problema del concorso di cause.

Nella convinzione che la questione non tarderà a presentarsi, sarà interessante leggere la soluzione interpretativa che la Corte di giustizia riuscirà a escogitare.

VALENTINA CORONA

