

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza, Università di Roma
I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI
ANNO XXXII - N. 3



DIRITTO DEI TRASPORTI 2019



ISSN 1123-5802

giurisprudenza al vaglio

CORTE DI GIUSTIZIA UE 4 APRILE 2019 (TERZA SEZIONE)

causa C-501/17

Pres. di sez. Vilaras - giudici Šváby (relatore), Malenovský, Larsen e Safjan - Avv. gen. Tanchev *Germanwings GmbH* (W. Bloch e Y. Pochyla)
c. *Wolfgang Pauels* (W. Pauels, E. Stamer e M. Hofmann)

Trasporto di persone - Trasporto aereo - Reg. (CE) n. 261/04 - Nozione di circostanze eccezionali - Danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile per un oggetto estraneo sulla pista - Esonero dalla compensazione ex art. 5 paragrafo 3.



RIASSUNTO DEI FATTI — Il volo Germanwings del 28 agosto 2015 da Dublino a Düsseldorf arrivò a destinazione con un ritardo di tre ore e ventotto minuti. Alla richiesta della compensazione pecuniaria avanzata dal sig. Pauels la compagnia eccepì l'esistenza di una circostanza eccezionale ai sensi dell'art. 5 §3 derivante dalla scoperta di una vite penetrata in uno degli pneumatici dell'aeromobile durante i preparativi per il decollo, tale da richiederne la sostituzione. In primo grado il Tribunale circoscrizionale di Colonia riconobbe il diritto del passeggero alla compensazione pecuniaria in quanto la circostanza invocata doveva ritenersi inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo. La sentenza fu impugnata e il giudice d'appello propose alla Corte di giustizia la questione interpretativa relativa alla ricorrenza di una circostanza eccezionale in caso di danneggiamento causato da corpi estranei presenti in pista.

L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso, deve essere interpretato nel senso che il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo presente sulla pista di un aeroporto rientra nella nozione di «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione, che esonera dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria previsto dall'articolo 7 del medesimo regolamento, solo se il vettore dimostri di essersi avvalso di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finan-

ziarie per evitare che siffatta circostanza eccezionale comportasse un ritardo prolungato ⁽¹⁾.

Sulla questione pregiudiziale — 17. Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 di quest'ultimo, debba essere interpretato nel senso che il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista di un aeroporto rientri nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione.

18 — Occorre ricordare che, in caso di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, vale a dire un ritardo di durata pari o superiore a tre ore, il legislatore dell'Unione ha voluto modificare gli obblighi dei vettori aerei previsti dall'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 (v. sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 19 e giurisprudenza ivi citata).

19 — Ai sensi dei considerando 14 e 15 nonché dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, secondo l'interpretazione di tali norme fornita dalla Corte, il vettore aereo è liberato infatti dal suo obbligo di compensazione pecuniaria ai passeggeri, a norma dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, se può dimostrare che la cancellazione o il ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore all'arrivo sono dovuti a «circostanze eccezionali» che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso (v. sentenza del 4 maggio 2017, *Pesková e Peska*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 20 e giurisprudenza ivi citata) e, qualora si verifichi una siffatta circostanza, se può dimostrare di aver adottato le misure adeguate alla situazione avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare, che detta situazione comportasse la cancellazione o il ritardo prolungato del volo interessato, senza che si possa pretendere tuttavia che questi acconsenta a sacrifici insopportabili alla luce delle capacità della sua impresa nel momento preso in considerazione (v., in tal senso, sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punti 29 e 34).

⁽¹⁾ V. la nota di V. CORONA, a p. 882.

20 — Secondo una costante giurisprudenza, possono essere considerate «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 siano inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggano all'effettivo controllo di quest'ultimo (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, *Walentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 23, nonché del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 22), e tali due condizioni sono cumulative (sentenza del 17 aprile 2018, *Krüsemann e a.*, C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, punto 34).

21 — Per quanto riguarda la questione se il danneggiamento degli pneumatici di un aeromobile, che sono elementi indispensabili per il funzionamento di quest'ultimo, possa essere qualificato come «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, va anzitutto rilevato che la prematura difettosità anche inaspettata di taluni pezzi di un aeromobile in particolare costituisce, in linea di principio, un evento intrinsecamente legato al sistema di funzionamento di quest'ultimo (v., in tal senso, sentenze del 17 settembre 2015, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, punti 41 e 42, nonché del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 23).

22 — In effetti, 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 (v., in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2008, *Walentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 24; ordinanza del 14 novembre 2014, *Siewert*, C-394/14, EU:C:2014:2377, punto 19, nonché sentenza del 17 settembre 2015, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, punti 37 e 42).

23 — A tale proposito, è pacifico che gli pneumatici degli aeromobili sono sottoposti a pressioni estreme durante il decollo e l'atterraggio e sono quindi esposti a un costante rischio di danneggiamento, che giustifica regolari controlli di sicurezza, particolarmente rigidi, che fanno parte delle condizioni correnti che le imprese di trasporto aereo devono osservare.

24 — Ciò premesso, qualora la difettosità in questione abbia origine esclusivamente nella collisione con un oggetto estraneo, circostanza che il vettore aereo ha l'onere di dimostrare, tale difettosità

non può essere considerata come intrinsecamente legata al sistema di funzionamento dell'apparecchio.

25 — È questo il caso, in particolare, del danneggiamento di un aeromobile provocato dalla collisione tra quest'ultimo e un volatile (sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 24) nonché, come nella controversia di cui al procedimento principale, del danneggiamento di uno pneumatico dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista dell'aeroporto.

26 — Di conseguenza, il guasto di uno pneumatico causato esclusivamente dalla collisione con un oggetto estraneo presente sulla pista dell'aeroporto non può essere considerato come inerente, per la sua natura o per la sua origine, al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato. Inoltre, in considerazione dei vincoli particolari imposti al vettore aereo durante le operazioni di decollo e di atterraggio relativi segnatamente alla velocità con cui queste ultime sono effettuate e all'imperativo della sicurezza dei passeggeri a bordo, nonché del fatto che la manutenzione delle piste non rientra assolutamente nella competenza del vettore aereo, la suddetta circostanza sfugge al suo effettivo controllo.

27 — Di conseguenza, una difettosità siffatta deve essere qualificata come «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

28 — Come risulta dal paragrafo 78 delle conclusioni dell'avvocato generale, una siffatta conclusione è in linea con l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei, perseguito dal regolamento n. 261/2004, il quale, come specificato al suo considerando 1, comporta il fatto di non incitare i vettori aerei ad astenersi dall'adottare le misure richieste facendo prevalere il mantenimento e la puntualità dei loro voli sull'obiettivo di sicurezza degli stessi.

29 — Tale conclusione non può inoltre essere rimessa in discussione dalla soluzione elaborata nell'ordinanza del 14 novembre 2014, *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377), in cui la Corte ha statuito che l'urto di una scaletta mobile d'imbarco di un aeroporto contro un aeromobile non può essere qualificato come «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

30 — Un dispositivo del genere viene infatti necessariamente utilizzato nell'ambito del trasporto aereo di passeggeri, consentendo a questi ultimi di salire e scendere dall'aereo (ordinanza del 14 no-

vembre 2014, *Siewert*, C-394/14, EU:C:2014:2377, punto 19) e la predisposizione di detto dispositivo avviene di norma in collaborazione con l'equipaggio degli aerei interessati. Pertanto, non si può ritenere né che la circostanza summenzionata non sia inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione, né che la stessa sfugga al suo effettivo controllo.

31 — Tuttavia, com'è stato ricordato al punto 19 della presente sentenza, qualora si verifichi una «circostanza eccezionale», il vettore aereo è esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria ai passeggeri ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 solo se è in grado di dimostrare di aver adottato misure idonee in funzione della 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 circostanza comportasse la cancellazione o il ritardo prolungato del volo in questione, senza che si possa pretendere tuttavia che questi acconsenta a sacrifici insopportabili alla luce delle capacità della sua impresa nel momento preso in considerazione.

32 — A questo proposito, è emerso nel corso dell'udienza che gli pneumatici degli aeromobili sono oggetto di manutenzione periodica e di procedure di sostituzione standardizzate nell'ambito delle quali i vettori aerei, negli aeroporti da essi serviti, ivi compresi in quelli che non costituiscono le loro sedi principali di attività, possono disporre di contratti per la sostituzione dei loro pneumatici conclusi con società di manutenzione aerea e che garantiscono loro un trattamento prioritario nella sostituzione di detti pneumatici.

33 — Pertanto, in una situazione come quella oggetto del procedimento principale, il vettore aereo interessato ha l'onere di dimostrare di essersi avvalso di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che la sostituzione dello pneumatico danneggiato da un oggetto estraneo presente sulla pista di un aeroporto comportasse il ritardo prolungato del volo in questione, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.

34 — Alla luce di quanto precede, si deve rispondere alla questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso regolamento, deve essere interpretato nel senso che il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista di un aeroporto rientra nella nozione di «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione.

Tuttavia, per essere esonerato dall'obbligo di compensazione pecuniaria ai passeggeri previsto dall'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, il vettore aereo il cui volo abbia subito un ritardo prolungato a causa di una siffatta «circostanza eccezionale» è tenuto a dimostrare di essersi avvalso di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che la sostituzione dello pneumatico danneggiato da un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista di un aeroporto comportasse il suddetto ritardo prolungato del volo in questione.

CORTE DI GIUSTIZIA UE 26 GIUGNO 2019
(QUARTA SEZIONE)

causa C-159/18

Pres. di sez. Vilaras – giudici Sváby (relatore), Jürimäe, Rodin e Piçarra – Avv. gen.
Tanchev *André Moens* (N. Leys) *c. Ryanair Ltd* (C. Price)

Trasporto di persone - Trasporto aereo - Reg. (CE) n. 261/04 - Nozione di circostanze eccezionali - Presenza di carburante sulla pista di un aeroporto - Esonero dalla compensazione ex art. 5 paragrafo 3.

RIASSUNTO DEI FATTI — Il volo Ryanair del 21 dicembre 2015, in partenza da Treviso e diretto a Charleroi, giunse a destinazione con un ritardo di quattro ore e ventitré minuti a causa della chiusura della pista dell'aeroporto dovuta alla presenza di carburante. Secondo la compagnia, poiché il ritardo era stato causato da una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5 §3 del regolamento n. 261/2004, la compensazione non era dovuta. Il giudice di pace del terzo cantone di Charleroi, adito dal passeggero, sospese il procedimento e sottopose alla Corte di giustizia alcune questioni pregiudiziali vertenti sull'interpretazione del significato da attribuire alle «circostanze eccezionali».

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

(2) V. la nota di V. Corona, a p. 882.

11 — In tale contesto il giudice di pace del terzo cantone di Charleroi ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1. [S]e la circostanza in discussione nella fattispecie, ossia la presenza su una pista di decollo di carburante fuoriuscito che ha comportato la chiusura di tale pista [in prosieguo: l'«evento in oggetto»], rientri nella nozione di «evento», ai sensi del punto 22 della sentenza del 22 dicembre 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771), o in quella di «circostanza eccezionale», ai sensi del considerando 14 [del regolamento n. 261/2004], come interpretato dalla sentenza del 31 gennaio 2013, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43), o se le suddette due nozioni si sovrappongano.

«2. [S]e l'articolo 5, paragrafo 3, [del regolamento n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che [l'evento in oggetto] debba essere considerato come un evento inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo e, di conseguenza, non possa essere definito «circostanza eccezionale» atta ad esonerare il vettore aereo dal suo obbligo di versare una compensazione ai passeggeri in caso di ritardo prolungato di un volo operato da detto vettore.

3) [Q]ualora [l'evento in oggetto] sia considerato una «circostanza eccezionale», se occorra dedurre che si tratta, per il vettore aereo, di una «circostanza eccezionale» che non si sarebbe comunque potuta evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso».

Sulle questioni prima e seconda — 12. In via preliminare, occorre rilevare che dalle indicazioni del giudice del rinvio non risulta che il carburante riversato sulla pista di decollo, che è all'origine del ritardo prolungato del volo di cui al procedimento principale, provenisse da un aeromobile del vettore che ha effettuato tale volo, ossia la Ryanair.

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

14 — In caso di cancellazione di un volo o di ritardo prolungato, vale a dire un ritardo di durata pari o superiore a tre ore, il legislatore dell'Unione ha voluto modificare gli obblighi dei vettori aerei previsti all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 (sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 19 nonché giurisprudenza ivi citata).

15 — Ai sensi dei considerando 14 e 15 nonché dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, il vettore aereo, in deroga alle disposizioni del paragrafo 1 dello stesso articolo, è liberato infatti dal suo obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri a norma dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 se può dimostrare che la cancellazione o il ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore all'arrivo sono dovuti a «circostanze eccezionali» che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso o, qualora si verifichi una siffatta circostanza, se può dimostrare di aver adottato le misure adeguate alla situazione avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che detta situazione comportasse la cancellazione o il ritardo prolungato del volo interessato (sentenza del 4 aprile 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 19 e giurisprudenza ivi citata).

16 — Secondo una giurisprudenza costante, possono essere considerati «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, gli eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo, e tali due condizioni sono cumulative (sentenza del 4 aprile 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 20 e giurisprudenza ivi citata).

17 — A tale riguardo, si deve rilevare che la qualificazione di «circostanza eccezionale» ai sensi di tale disposizione deve essere effettuata con riferimento alla sola circostanza all'origine della cancellazione o del ritardo prolungato del volo di cui trattasi, senza che si debba valutare — previamente e come sembra ipotizzare il giudice del rinvio — se detta circostanza costituisca un «evento» ai sensi del punto 22 della sentenza del 22 dicembre 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 — Per quanto riguarda la questione se la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha causato la chiusura di quest'ultima, e conseguentemente il ritardo prolungato di un volo in

partenza da o a destinazione di tale aeroporto, rientri nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di detta disposizione, qualora il carburante di cui trattasi non provenga da un aeromobile del vettore che ha effettuato tale volo, si deve rilevare che, per definizione, una siffatta circostanza non può essere considerata intrinsecamente legata al funzionamento dell'aeromobile che ha effettuato tale volo (v., per analogia, sentenza del 4 aprile 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 24).

19 — Pertanto, una simile circostanza non può essere considerata inerente, per la sua natura o la sua origine, al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato (v., per analogia, sentenza del 4 aprile 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 26).

20 — Inoltre, essa sfugge all'effettivo controllo del vettore aereo interessato, in quanto la manutenzione delle piste non rientra assolutamente nella competenza del medesimo (v., in tal senso, sentenza del 4 aprile 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 26) e la decisione di chiudere le piste di un aeroporto, adottata dalle autorità aeroportuali competenti, è imposta ai vettori aerei.

21 — Di conseguenza, la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha comportato la chiusura di quest'ultima, e di conseguenza un ritardo prolungato del volo, deve essere qualificata come «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

22 — Alla luce dei suesposti rilievi, occorre rispondere alle prime due questioni dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 14 e 15 del medesimo, deve essere interpretato nel senso che la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha causato la chiusura di quest'ultima, e di conseguenza il ritardo prolungato di un volo in partenza da o a destinazione di tale aeroporto, rientra nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, qualora il carburante di cui trattasi non provenga da un aeromobile del vettore che ha effettuato tale volo.

Sulla terza questione — 23. Con la sua terza questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 14 e 15 del medesimo, debba essere interpretato nel senso che la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha comportato la chiusura di tale pista, situazione il cui carattere di «circostanza eccezio-

nale» è accertato, deve essere considerata una circostanza che non avrebbe potuto essere evitata anche se fossero state adottate tutte le misure del caso ai sensi di tale disposizione.

24 — A tale riguardo, occorre ricordare, come risulta dal punto 15 della presente sentenza, che il vettore aereo è liberato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 se può dimostrare che la cancellazione o il ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore all'arrivo sono dovuti a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

25 — Atteso che non tutte le circostanze eccezionali determinano un esonero, spetta a colui che vuole avvalersene dimostrare che esse non si sarebbero comunque potute evitare con misure idonee alla situazione, ossia mediante le misure che, nel momento in cui si verificano tali circostanze eccezionali, rispondono, in particolare, a condizioni tecnicamente ed economicamente sopportabili per il vettore aereo in questione (sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 28).

26 — Esso deve quindi dimostrare che, anche avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, egli non avrebbe palesemente potuto evitare — se non a pena di acconsentire a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento preso in considerazione — che le circostanze eccezionali cui doveva far fronte comportassero la cancellazione o un ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore all'arrivo (sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 29).

27 — La Corte ha, quindi, accolto un concetto di «misure del caso» da precisarsi di volta in volta e flessibile, lasciando al giudice nazionale il compito di valutare se, nelle circostanze del caso di specie, si potesse considerare che il vettore aereo aveva adottato le misure idonee in funzione della situazione (sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 30), pur indicando che devono essere prese in considerazione solo le misure che possono effettivamente spettargli, fatte salve quelle che rientrano nella competenza dei terzi, quali, in particolare, i gestori degli aeroporti o i controllori di volo competenti (sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 43).

28 — Nel caso di specie, come sostanzialmente rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi 35 e 36 delle sue conclusioni, a fronte di una decisione delle autorità aeroportuali di chiudere una pista di decollo di un aeroporto, un vettore aereo è tenuto a conformarsi a tale decisione e ad attendere che le suddette autorità decidano di riaprire la pista o qualsiasi misura alternativa. Pertanto, un vettore aereo come quello di cui al procedimento principale non aveva la facoltà di adottare eventuali misure ragionevoli al fine di evitare la circostanza eccezionale di cui trattasi.

29 — Dalle suesposte considerazioni risulta che occorre rispondere alla terza questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 14 e 15 del medesimo, deve essere interpretato nel senso che la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha comportato la chiusura di tale pista, situazione il cui carattere di «circostanza eccezionale» è accertato, deve essere considerata una circostanza che non avrebbe potuto essere evitata anche se fossero state adottate tutte le misure del caso ai sensi di tale disposizione.

* * *

Le circostanze eccezionali per «F.O.D.» (*Foreign Object Damage*) e «Fuel».

SOMMARIO — 1. Premessa. Le circostanze eccezionali nella giurisprudenza della Corte di giustizia — 2. Le questioni sottoposte alla Corte di giustizia. Il F.O.D. e le circostanze eccezionali connesse a problemi tecnici — 3. La chiusura della pista per la presenza di carburante.

1. *Premessa. Le circostanze eccezionali nella giurisprudenza della Corte di giustizia* — Le sentenze in esame rientrano nel filone interpretativo relativo alle «circostanze eccezionali», ossia quegli 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 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ 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; e, *Lo sciopero selvaggio e le circostanze*

Le situazioni sono assimilabili perché concernono inconvenienti di pista: in un caso una vite che, danneggiando uno pneumatico dell'aeromobile, rende necessaria la sua sostituzione; nell'altro la fuoriuscita di carburante in pista che ne determina la chiusura per alcune ore.

L'elenco di eventi considerati dai giudici comunitari è oramai consistente: il guasto tecnico ⁽²⁾, il *black out* elettrico ⁽³⁾, l'eruzione vulcanica ⁽⁴⁾, l'urto contro la scaletta di imbarco ⁽⁵⁾, il *bird strike* ⁽⁶⁾, lo sciopero selvaggio ⁽⁷⁾.

Che il ruolo della Corte sarebbe stato determinante era prevedibile, sia perché l'elenco previsto dal considerando n. 14 è solo indicativo, sia per l'assenza di parametri certi e chiari sia, infine, per la consistenza degli interessi economici in gioco e la frequenza con cui i vettori invocano l'esistenza di tali circostanze ⁽⁸⁾.

Secondo la giurisprudenza della Corte per poter sostanziare una circostanza eccezionale deve trattarsi di un evento non inerente al normale esercizio dell'attività dello specifico vettore e, per origine o natura, deve porsi oltre il suo controllo ⁽⁹⁾. Non chiarendo esattamente come interpretare «l'inerenza» né quali siano i confini della sfera di controllo, la definizione rimane imprecisa ⁽¹⁰⁾.

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.

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

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

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

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

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

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

(8) V. le conclusioni dell'avvocato generale (specie il punto 3), in <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=207984&pageIndex=0&doclang=IT&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=2439532>. Secondo le statistiche fornite dalla UK *Civil Aviation Authority* alla Commissione europea, il 30% dei reclami concerne le circostanze eccezionali e impegna più del 70% delle risorse delle autorità nazionali di controllo. V. J. PRASSL, *Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v KLM and the end of Regulation 261/2004's Exceptional Circumstances Defence*, in *EuCML*, 2016, 136.

(9) 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 prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di cancellazione del volo*.

(10) 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.

Ciononostante, questo criterio ha costituito il precedente per la soluzione di tutte le decisioni successive⁽¹¹⁾, così che, perpetuandosi l'incertezza qualificatoria, i giudici nazionali si sono trovati costretti a reiterare le richieste di intervento della Corte⁽¹²⁾. Il principio che nel tempo si è venuto a consolidare è che il vettore risponde di tutti gli eventi imprevedibili e inevitabili perché lo scopo fondamentale del regolamento è la massima tutela dei consumatori⁽¹³⁾ e, facendo applicazione della teoria economica del *cheapest cost avoider*, i ritardi — patologia ineliminabile del trasporto aereo — gravano sul soggetto che si trova nella posizione migliore per sopportarli⁽¹⁴⁾. Con specifico riferimento al guasto tecnico, poi, si è stabilito che prevedere e prevenire un problema tecnico rientra sempre nella sfera di controllo del vettore medesimo⁽¹⁵⁾, con la conseguenza che, stante l'elevato livello tecnologico degli aeromobili e gli innumerevoli problemi tecnici che ne conseguono, diviene impossibile escluderne l'inerenza all'attività vettoriale, anche qualora siano imprevedibili perché prematuri. Derivino da carenze manutentive o siano del tutto imprevisi e improvvisi i guasti tecnici non possono mai fungere da scriminante.

(11) 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.

(12) Sul punto cfr. T. VAN DER WIJNGAART, *Case Note: van der Lans v. KLM and 'Extraordinary Circumstances'*, in *Air & Space Law*, 2016, vol. 41 n. 1, 61. Per una critica al caso *van der Lans v.* anche V. CORONA, *Ancora sulla portata delle circostanze eccezionali*, cit., 179 ss. Rileva J. PRASSL, *Tackling Diversity Through Uniformity?*, in *Air passengers Rights: Ten Years On*, a cura di M. Bobek, J. Prassl, Oxford, 2016, 333 ss., che l'atteggiamento dei giudici nazionali è stato di tre tipi. Il primo è quello dei Paesi che, come l'Italia e l'Austria, si sono uniformati immediatamente alla giurisprudenza comunitaria, adottando un'interpretazione rigorosa della nozione, specie in caso di guasto tecnico. Il secondo, invece, è quello per cui in alcuni Paesi — come Francia e Spagna — si è dovuto attendere l'intervento delle giurisdizioni superiori per ridurre l'ampiezza del significato attribuito all'esonero. Vi è infine un terzo gruppo di Paesi in cui il concetto di circostanze eccezionali ha creato molti problemi, come è accaduto in Olanda dove, poco dopo la decisione del caso *Wallentin-Hermann*, si è chiesto un nuovo intervento della Corte di giustizia sempre per il guasto tecnico (caso *van der Lans*), con ben 10 questioni interpretative. Anche nel Regno Unito si è mantenuta un'ampia nozione del concetto di circostanze eccezionali fino al 2014 quando, col caso *Huzar v. Jet 2* [2014] EWCA Cir. 791, la Corte d'Appello ha mutato orientamento.

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

(14) J. PRASSL, *Exceptionally Unexceptional*, cit., 137. Correttamente T. VAN DER WIJNGAART, *op. cit.*, 62, evidenzia che l'intento del legislatore comunitario consisteva semplicemente nel codificare un esonero basato sulla forza maggiore.

(15) Per T. VAN DER WIJNGAART, *loc. cit.*, ciò rivela l'assenza di conoscenza del sistema di funzionamento delle manutenzioni degli aeromobili.

Anche per quanto riguarda le misure che il vettore deve adottare per evitare la cancellazione o il ritardo, l'atteggiamento della Corte è stato molto rigoroso perché, ritenendosi che il vettore debba programmare la sua attività tenendo conto del rischio che si verifichi un impedimento, è chiaro che «nessun evento, in sé, può costituire una circostanza eccezionale»⁽¹⁶⁾.

La forzatura è ancor più evidente in caso di eventi rispetto ai quali è ancor più difficile sostenerne l'inerenza dell'attività del vettore, né si può ipotizzare un controllo sugli stessi, o l'adozione di speciali misure preventive⁽¹⁷⁾.

È emblematica, in proposito, la vicenda relativa ai danni causati all'aeromobile urtato da una scaletta mobile d'imbarco⁽¹⁸⁾, che sono stati qualificati come «problema tecnico», e quindi inerenti all'attività del vettore, perché «nell'ambito del trasporto aereo di passeggeri, simili scalette o passerelle mobili vengono necessariamente utilizzate ... [omissis]... e che quindi i vettori aerei si trovano con regolarità ad affrontare situazioni correlate all'impiego di siffatte scalette mobili»⁽¹⁹⁾. In sostanza il vettore è responsabile di tutto quanto si frapponga alla realizzazione del volo con puntualità, ferma restando la possibilità di regresso verso i terzi responsabili⁽²⁰⁾.

I danni da *bird strike*⁽²¹⁾, invece, non essendo intrinsecamente correlati al funzionamento dell'aeromobile, non sarebbero inerenti all'attività del vettore, sebbene — in base alle reali caratteristiche del fenomeno — l'eventualità di un impatto con un volatile a bassa quota è tutt'altro che imprevedibile o eccezionale⁽²²⁾.

Anche in questo caso la soluzione data al problema è stata superficiale e insoddisfacente perché, nel lasciare al giudice del merito il compito di verificare l'adozione delle misure necessarie da parte del vettore, non si è chia-

(16) V. CORONA, *Ancora sulla portata delle circostanze eccezionali*, cit., 182.

(17) A. KINGA, P. MENDES DE LEON, *op. cit.*, 105, rilevano che in questo modo si va oltre lo scopo voluto dalla Commissione nell'elaborare il regolamento, che era solo quello di ridurre il numero di voli cancellati per ragioni commerciali e non anche di penalizzare i vettori.

(18) Il riferimento è all'ordinanza 14 novembre 2014, in *Dir. trasp.* 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) Punto 19.

(20) Secondo T. VAN DER WIJNGAART, *op. cit.*, 62, tale affermazione non tiene conto della realtà commerciale in cui il regresso non è fattibile o non è economicamente conveniente, soprattutto in relazione alla posizione contrattuale delle parti.

(21) C. giust. 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, in *Dir. trasp.* 2017, 974, con nota di V. CORONA, *Il bird strike e le circostanze eccezionali*.

(22) V. sul punto le considerazioni di V. CORONA, *Il bird strike e le circostanze eccezionali*, cit., 986, 987.

rito se la programmazione dei voli debba tener conto dello specifico indice di rischio di un dato aeroporto ⁽²³⁾.

Proprio tale aspetto, invece, assume una particolare importanza perché, esattamente come ciò è richiesto in caso di guasto tecnico, altrettanto si potrebbe prospettare in caso di *bird strike*, con la differenza che la prematura difettosità del pezzo può essere totalmente imprevedibile, mentre la presenza di volatili può essere considerata probabile in base a precise percentuali di rischio.

2. *Le questioni sottoposte alla Corte di giustizia. Il F.O.D. e le circostanze eccezionali connesse a problemi tecnici* — Con le sentenze in esame la lista di eventi da qualificare si arricchisce di due nuove ipotesi, chiaro sintomo dell'incertezza che regna in materia.

Nel primo caso, il *foreign object damage (F.O.D.)* — che la Corte qualifica come circostanza eccezionale — è un guasto tecnico provocato da un residuo in pista, secondo un nesso eziologico non dissimile da quanto accade per i danni causati dall'urto di una scaletta mobile di imbarco o dalla collisione con un volatile.

Si deve, dunque, capire perché l'impatto con viti e volatili è una circostanza eccezionale, mentre quello con le scalette d'imbarco no. Secondo i giudici comunitari la soluzione deve essere ricercata nel rapporto che intercorre tra danni e sistema di funzionamento dell'aeromobile. In proposito è interessante notare che quando la Corte ha introdotto il concetto di «inerenza» lo ha rapportato «al normale esercizio dell'attività del vettore» ⁽²⁴⁾, e così anche nei giudizi successivi, fino a quando è stato riferito al funzionamento dell'aeromobile ⁽²⁵⁾. Il cambiamento ha delle conseguenze importanti perché circoscrive l'ambito di responsabilità del vettore, escludendo ogni giudizio su aspetti diversi dal funzionamento dell'aeromobile. Secondo la Corte se il difetto deriva dalla collisione con un oggetto estraneo (sia esso un volatile o un chiodo) si deve considerare l'aeromobile, e quindi non sussiste alcuna inerENZA; quando, invece, si tratta di un dispositivo utilizzato nell'ambito del trasporto aereo (come la scaletta di imbarco) si deve considerare la più generale attività del vettore sebbene — nel caso di specie — la scaletta non fosse stata da lui utilizzata. Il parametro, quindi, si allarga o restringe a seconda che si voglia o meno riconoscere l'esonero. Il criterio di-

⁽²³⁾ Cfr. V. CORONA, *loc. cit.*, 989.

⁽²⁴⁾ V. punti 23, 26 e 27 della sentenza 22 dicembre 2008 (*Wallentin-Hermann*), in *Dir. trasp.* 2009, 801 ss.

⁽²⁵⁾ L'inerENZA all'attività del vettore è ancora utilizzata nei casi *McDonagh* (punto 29), *Siewert* (punti 18 e 19) e *van der Lans* (punti 36 e 42). Il mutamento si ha nel caso *Pešková e Peška*, (punto 24).

scretivo, allora, resta del tutto oscuro, perché nelle ipotesi considerate l'attenzione all'attività aeronautica è la medesima e in entrambe i danni derivano dalla negligenza del gestore aeroportuale. Se con l'espressione «circostanze eccezionali» si allude a circostanze fuori dalla norma ⁽²⁶⁾, l'eventualità di entrare in contatto con un volatile ⁽²⁷⁾, con una scaletta o con un chiodo è la stessa, e si tratta solo di decidere se considerarla «normale» o «fuori dalla norma».

Quanto alla possibilità di controllo, la presenza di residui in pista (e di tutti gli oggetti non destinati alle operazioni di volo) ricade nella responsabilità dell'operatore aeroportuale, rispetto alla quale il vettore non può avere alcun controllo ⁽²⁸⁾. Non si comprende come si possa affermare il contrario se si tratta di strumenti utilizzati dal *ground handler* in favore di altri vettori.

3. *La chiusura della pista per la presenza di carburante* — Pur non essendo in alcun modo innovativa, la sentenza *Germanwings* è divenuta subito il precedente di riferimento per la decisione della seconda controversia.

Anche in questo caso è palese il disorientamento del giudice del rinvio, che giunge a chiedere se la fuoriuscita di carburante debba considerarsi come «evento» in base al punto 22 della sentenza *Wallentin-Hermann*, o come «circostanza eccezionale» di cui al considerando n. 14. Il quesito è evidentemente pletorico perché l'evento altro non è che la sopravvenienza impeditiva potenzialmente idonea a costituire una circostanza eccezionale.

Quanto all'inerenza dell'evento all'attività del vettore la soluzione del caso segue pedissequamente il precedente richiamato.

C'è tuttavia un aspetto che merita di essere sottolineato, laddove si precisa che la fuoriuscita di carburante, in tanto non è inerente al funzionamen-

⁽²⁶⁾ V. sentenza *McDonagh* punto 29.

⁽²⁷⁾ Per il rapporto tra *bird strike* e caso fortuito v. V. CORONA, *Il bird strike e le circostanze eccezionali*, cit., 987. Secondo l'avvocato generale la frequenza non costituisce un elemento rilevante (punto 60). Al contrario l'avvocato generale della causa *Pešková e Peška* ritenne che le collisioni con i volatili costituiscono un fenomeno frequente e noto, e non possano considerarsi eccezionali.

⁽²⁸⁾ Per l'avvocato Tanchev tale responsabilità deriva dal reg. (UE) n. 139/2914, il cui allegato IV «Capo C — Manutenzione dell'aeroporto (ADR.OPS.C)», prevede che «a) Il gestore aeroportuale ispeziona le superfici di tutte le aree di movimento inclusi le pavimentazioni (piste, vie di rullaggio e piazzali), le aree adiacenti e di drenaggio per valutarne regolarmente le condizioni, nell'ambito di un programma di manutenzione preventiva e correttiva dell'aeroporto» e «b) Il gestore aeroportuale deve: 1) curare la manutenzione delle superfici di tutte le aree di movimento con l'obiettivo di evitare e rimuovere tutti i residui ed oggetti che potrebbero causare danni agli aeromobili o compromettere il funzionamento dei sistemi di bordo; 2) curare la manutenzione delle piste, delle vie di rullaggio e dei piazzali al fine di impedire la formazione di irregolarità pericolose».

to dell'aeromobile in quanto non provenga da quell'aeromobile o da altro appartenente alla flotta del vettore. Letta a contrario significa, irragionevolmente, che il combustibile fuoriuscito da un qualsiasi aeromobile del vettore deve ritenersi inerente al sistema di funzionamento dell'apparecchio in ritardo.

Vi è poi un altro aspetto da segnalare che concerne, più specificamente, il rapporto causale tra la presenza del carburante, la decisione di chiudere la pista e il ritardo. Per l'avvocato generale — e per la Commissione — il nesso eziologico sussiste solo con la decisione delle autorità di chiudere la pista, che influisce come causa esogena a prescindere dal «motivo soggiacente a detta decisione», purché non fosse prevedibile o pianificata, e rispetto alla quale il vettore non può esercitare alcun controllo, come sarebbe confermato anche dal considerando n. 15.

La dichiarata irrilevanza del motivo è, tuttavia, smentita subito dopo quando, nell'elencare gli eventi che secondo la Corte rappresentano circostanze eccezionali, si contempla la chiusura dello spazio aereo per l'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull.

La Corte non prende in considerazione questo interessante problema, anche se sembra potersi inferire che — al contrario — il motivo sia rilevante, perché in più punti si precisa che la fuoriuscita di carburante non deve essere riconducibile a uno degli aerei del vettore in questione.

In conclusione, a prescindere dal risultato qualificatorio cui pervengono, nelle sentenze in esame emergono diversi aspetti di debolezza, a partire dal concetto di «inerenza». Proprio tali difficoltà applicative hanno indotto il Parlamento europeo ad apportare un emendamento che — rispetto alla proposta della Commissione — ne elimina ogni riferimento, perché il termine «'inerenti' non è chiaro, e ha significati diversi nelle varie lingue. Un vettore aereo che ha agito in piena conformità alle norme e agli obblighi di sicurezza e manutenzione e che, quindi, ha fatto tutto ciò che è in suo potere per evitare una perturbazione del servizio, non deve essere punito attraverso l'obbligo di pagare un risarcimento. In realtà, il pagamento di risarcimenti può incentivare un migliore comportamento delle compagnie aeree solo se la causa è effettivamente sotto il loro controllo». Pertanto, le circostanze eccezionali sono quelle che «sfuggono al controllo del vettore aereo interessato, nel normale esercizio della sua attività ed esulano dagli obblighi imposti dalle pertinenti norme di sicurezza da osservare» (29).

De iure condito, stante la perdurante mancanza di parametri certi, è indubbio che la qualificazione delle circostanze eccezionali continuerà ad affannare i giudici nazionali e comunitari, in un panorama di grande discrezionalità della Corte e di contraddizioni dei precedenti.

VALENTINA CORONA

(29) Proposta COM 13 marzo 2013 n. 130 fin.

