



VALERIO BRIZZOLARI

*Assistente di studio presso il Consiglio superiore della Magistratura*

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

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

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

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

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



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

La sentenza in esame arricchisce un'ampia casistica della Corte europea in tema, appunto, di circostanze eccezionali idonee a escludere il diritto alla compensazione. Si segnala che recentemente la Corte è tornata a pronunciarsi sulla seconda delle questioni poc'anzi indicate, in un caso relativo a uno sciopero del personale di volo<sup>1</sup>. Le considerazioni che seguono possono allora intendersi rivolte alla nozione di “circostanze eccezionali” in generale così come delineata dalla giurisprudenza europea e la pronuncia in analisi nella causa C-832/18 costituisce un'occasione per “fare il punto” sull'argomento.

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

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

---

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

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



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

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

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

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

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

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



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

3. – La seconda questione sottoposta alla Corte non è nuova, ma solleva nondimeno qualche interrogativo, come si vedrà immediatamente. Occorre premettere che i giudici di Lussemburgo si sono pronunciati molteplici volte sulle “circostanze eccezionali” e sulla loro rilevanza ai fini dell’esclusione dell’obbligo di compensazione pecuniaria<sup>3</sup>. L’art. 5, comma 3, reg. 264/2004, infatti, pone a carico della compagnia aerea la dimostrazione “che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso”<sup>4</sup>.

Il primo interrogativo che sorge spontaneo attiene all’attribuzione di un esatto significato all’espressione impiegata nel Regolamento. I considerando nn. 14 e 15 di quest’ultimo offrono un elenco esemplificativo – ma sicuramente non esaustivo – di eventi che possono essere annoverati nell’espressione in esame<sup>5</sup>. Tuttavia, la genericità del lin-

---

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

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

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



guaggio induce le compagnie aeree ad “abusare” dell’“esimente” in discorso per rifiutare il pagamento dell’indennizzo, indicato come “compensazione” nel Regolamento<sup>6</sup>. Effettivamente, numerosi eventi si prestano a rientrare nel concetto di circostanza eccezionale o, quantomeno, esso è suscettibile di ampia interpretazione; di qui la necessità di plurimi interventi da parte della Corte di Lussemburgo. Si ha però l’impressione, al contempo, che i vettori sfruttino la loro (innegabile e del resto inevitabile) posizione di vantaggio sul passeggero, come dimostrato dal fatto che all’attenzione della Corte giungono casi che vedono come protagonisti sempre le medesime compagnie aeree per eventi pacificamente già annoverati nelle “circostanze eccezionali”.

Il legislatore europeo, probabilmente consapevole delle ricadute (pratiche) dell’espressione, ha infatti aggiunto che esse rilevano solo se inevitabili anche a fronte dell’adozione di “tutte le misure del caso”. È spettato ancora una volta alla giurisprudenza europea controbilanciare la prassi dei vettori a loro unicamente favorevole. La stessa sentenza in esame testimonia come le compagnie aeree, malgrado i vari, specifici precedenti sul punto, ancora invocano l’applicazione dell’“esimente” in discorso per sottrarsi all’obbligo della compensazione pecuniaria<sup>7</sup>. Anzi, il caso *Finnair* in analisi è, da questa prospettiva, davvero esemplificativo: la nozione di “guasto tecnico” è stata già delineata dalla Corte con (sufficiente) chiarezza<sup>8</sup>, eppure, periodicamente, le vengono riproposte questioni ad essa attinenti e persino coincidenti con precedenti già decisi.

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

---

schi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull’attività di un vettore aereo operativo, nonché una decisione di gestione del traffico aereo in relazione a un particolare aeromobile in un particolare giorno che provochi un lungo ritardo comportante un pernottamento o la cancellazione di uno o più voli per detto aeromobile, anche se tutte le ragionevoli misure sono state adottate dal vettore aereo interessato per evitare ritardi o cancellazioni. L’elenco, come si diceva, non è affatto esaustivo e sicuramente costituisce un giusto supporto per l’interprete che voglia valutare situazioni simili ma non espressamente richiamate.

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

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

<sup>8</sup> Cfr. par. seguente.



La presenza di carburante sulla pista<sup>9</sup>, lo scontro con un volatile<sup>10</sup>, il danneggiamento di uno pneumatico a causa di un residuo sulla pista<sup>11</sup> e i fumi dovuti a un'eruzione vulcanica<sup>12</sup> sono stati considerati eventi idonei a escludere l'obbligo di compensazione pecuniaria. Lo sciopero c.d. selvaggio<sup>13</sup>, la riorganizzazione dei voli causata da uno sciopero del giorno precedente<sup>14</sup> e l'urto dell'aereo contro una scaletta mobile per l'imbarco<sup>15</sup>, invece, non rientrano nel concetto di circostanza eccezionale.

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

4. – Uno sguardo ai precedenti in tema di guasto tecnico consente di apprezzare più da vicino quali contorni l'“esimente” delle circostanze eccezionali ha assunti nel tempo. Innanzitutto, tanto in dottrina quanto in giurisprudenza si afferma la necessità di interpretare dette circostanze in modo restrittivo<sup>16</sup>, cioè in un senso non (sempre) favorevole al vettore, in quanto esse introducono una deroga al dovere di corrispondere la compensazione pecuniaria. Rientrano dunque nel novero degli eventi eccezionali in generale, secondo l'elaborazione giurisprudenziale comunitaria, quelli che non attengono al “normale” esercizio dell'attività di navigazione aerea e che sfuggono all'effettivo controllo del vettore, per la loro natura od origine. Sin qui, il principio ricavabile dai precedenti europei parrebbe condivisibile.

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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



provvisamente, non imputabile a una carenza di manutenzione e nemmeno riscontrato nel corso di un regolare controllo, non rientra nella nozione di circostanze eccezionali, quando il medesimo attiene al normale esercizio dell'attività del vettore<sup>17</sup>. Il verdetto, particolarmente rigoroso, non sembra aver riscosso il favore dei primi commentatori ed effettivamente suscita qualche perplessità in relazione alla diligenza che si (può) pretende(re) dal vettore nell'adempimento dell'obbligazione<sup>18</sup>.

I guasti tecnici, in sostanza, come affermato in altra pronuncia, rilevano solo se, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al "normale" svolgimento dell'attività di volo e dunque sfuggono all'effettivo controllo della compagnia aerea<sup>19</sup>. Generalmente si giustifica questo orientamento restrittivo sulla base di due ordini di considerazioni. In primo luogo, la già ricordata tutela del consumatore-viaggiatore; in secondo luogo, la sicurezza: l'elevato livello di sofisticazione degli aeromobili impone un controllo permanente dei velivoli, proprio per evitare (e prevenire) problemi tecnici che incidono sulla sicurezza<sup>20</sup>. È però evidente che una siffatta ricostruzione relega la rilevanza delle "circostanze eccezionali" a casi estremamente limitati, assimilabili a vere e proprie fatalità imponderabili, come si vedrà immediatamente.

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

---

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

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

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

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



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

Si può convenire sul fatto che alcuni guasti tecnici rientrino nell'*id quod plerumque accidit*; d'altra parte, il vettore è un operatore professionale e non può non mettere in conto che essi, prima o poi, si verifichino e, anzi, egli può senz'altro prevedere con ragionevolezza come intervenire in anticipo. Tuttavia, residuano alcune categorie di guasti, come ad esempio quelli, per dir così, imponderabili e fuori dal controllo del vettore, che dovrebbero rientrare nelle circostanze eccezionali. La Corte europea, come visto, ricorre al concetto di "normalità" nell'attività di volo: se un guasto è "normale", esso è a carico del vettore; se non lo è, integra una circostanza eccezionale. Considerato però che il guasto è sempre prevedibile nell'*an* – nel senso che qualsiasi componente elettronica o meccanica, prima o poi, può danneggiarsi –, rimane solo il profilo del *quando* e si tratta perciò di una questione relativa al tempismo. Si prenda infatti il caso delle avarie cc.dd. *on condition* di cui sopra. La compagnia aerea si trova in uno scenario sempre "perdente": o provvede alla sostituzione di certi elementi anche laddove non necessario (in funzione preventiva e con l'adozione quindi di una "manutenzione difensiva"); o s'assume il rischio del guasto, con la conseguente esposizione alla compensazione pecuniaria per i passeggeri<sup>21</sup>. In entrambi i casi, rimette un qualcosa. Dunque, portando alle estreme conseguenze il principio sancito dalla Corte, tutti i guasti sembrerebbero annoverabili tra quelli inerenti alla "normale" attività di volo siccome prevedibili e dunque evitabili *ex ante* o almeno questo è quanto si può affermare allo stato (della giurisprudenza) attuale: non constano infatti, nella casistica europea, guasti tecnici annoverati nelle circostanze eccezionali diversi dai difetti di fabbricazione, evidentemente non imputabili al vettore.

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

---

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





riserva<sup>22</sup>. Il che significherebbe essenzialmente raddoppiare il parco velivoli, con tutte le conseguenze (economiche e non solo) facilmente ipotizzabili. In altra occasione, un giudice ha deciso che una buca sulla pista non rientra nel novero delle circostanze eccezionali<sup>23</sup>; senza però considerare, evidentemente, che la manutenzione dell'infrastruttura aeroportuale non spetta di certo al vettore.

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

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

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

---

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

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

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



5, comma 3, reg. 261/2004 si legge rispettivamente “all reasonable measures”, “toutes les mesures raisonnables” e “todas las medidas razonables”; in quella italiana, invece, per ragioni ignote, si è deciso di tradurre con “tutte le misure del caso”. L’infelice trasposizione potrebbe determinare una penalizzazione per il vettore citato in giudizio in Italia<sup>25</sup>. Sia però consentito rilevare altresì che, a ben vedere, indipendentemente dalla formulazione della regola di volta in volta vigente, la severità che caratterizza la Corte di giustizia in punto di responsabilità del vettore appartiene a una tendenza generalizzata, comune (almeno nel panorama europeo) e soprattutto costante: difatti, è già a partire dalla Convenzione di Varsavia del 1929 che la giurisprudenza richiede alla compagnia aerea la dimostrazione delle misure concrete adottate per evitare il danno al passeggero<sup>26</sup>.

Ad ogni modo, l’attuale formulazione del Regolamento ha richiesto numerosi interventi della Corte per delinearne il significato. In termini generali, si può affermare che la compagnia aerea, al momento della pianificazione del volo, deve ragionevolmente tener conto del rischio di ritardo connesso all’eventuale verificarsi delle circostanze eccezionali e, di conseguenza, deve prevedere un determinato margine di tempo che gli consenta, se possibile, di effettuare il volo interamente una volta che dette circostanze siano venute meno<sup>27</sup>. Tralasciando le ipotesi di impedimenti macroscopici al decollo (sulle quali: *ad impossibilia nemo tenetur*), il vettore ha il dovere di adoperarsi per evitare la cancellazione del volo, ma sempre con il limite e nel rispetto della normativa sulla sicurezza<sup>28</sup>.

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

---

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

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

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

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



ha affrontato apertamente il quesito, ma, siccome afferma che le “circostanze eccezionali” e le “misure del caso” devono essere valutate caso per caso, si può ragionevolmente concludere che trattasi di un giudizio da operare nella singola fattispecie<sup>29</sup>.

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

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

Il debitore, secondo l’insegnamento tradizionale, è responsabile in tutti i casi in cui l’impossibilità dell’esecuzione è conseguenza di un evento che, anche se non causalmente riconducibile ad una sua azione, egli aveva il dovere di scongiurare. Si conviene sul “dovere” che incombe sul vettore di evitare, ad esempio, i guasti tecnici, ma occorre interrogarsi sui limiti di detto dovere, in relazione alle problematiche tecniche imprevedibili o inspiegabili. La nozione di “impossibilità” della prestazione non viene interpretata in senso oggettivo e assoluto ma, piuttosto, come impedimento non prevedibile o superabile con la dovuta diligenza<sup>31</sup>. Qual è allora la diligenza che si pretende dalla compagnia aerea se persino un problema tecnico sorto improvvisamente, non imputabile a una

---

<sup>29</sup> V. in proposito il n. 41 di CGCE, 22 dicembre 2008, causa 549/07, cit. al quale si legge che il vettore deve dimostrare che “avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, egli non avrebbe palesemente potuto evitare — se non a pena di acconsentire a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento pertinente — che le circostanze eccezionali cui doveva far fronte comportassero la cancellazione del volo”.

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

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



carezza di manutenzione e neppure rilevato nel corso di un regolare controllo, non rientra nella nozione di “circostanze eccezionali”<sup>32</sup>? È chiaro che il reg. 261/2004 e, soprattutto, l’interpretazione che la Corte europea ne offre in un certo senso “oggettivizzano” la responsabilità del vettore<sup>33</sup>. Si potrebbe replicare, come è stato fatto, che l’irrigidimento del criterio d’imputazione della responsabilità è, per dir così, temperato e contro-bilanciato dalla predeterminazione forfettaria del risarcimento prevista dal reg. 261/2004<sup>34</sup>; questa osservazione, tuttavia, non tiene conto del fatto che è sempre possibile per il passeggero ottenere il risarcimento del danno ulteriore secondo le disposizioni dello stato in cui si svolge il procedimento<sup>35</sup>, sicché la “limitazione” della responsabilità del vettore, in realtà, non c’è<sup>36</sup>.

La breve e sommaria indagine svolta in queste pagine conduce infine a un interrogativo: se ci si trovi dinnanzi a una responsabilità derivante dall’inadempimento dell’obbligazione oppure all’operare di una “garanzia”. In questa sede si può solo ipotizzare una risposta nel secondo senso dell’alternativa, poiché si ha l’impressione che la giurisprudenza, piuttosto che attribuire rilevanza all’attività di “controllo” (sull’evento) da parte dell’obbligato, ponga l’accento solo sul verificarsi dell’evento medesimo<sup>37</sup>, in una prospettiva, dunque, di massima (o forse persino totale) tutela dell’utente.

---

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

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

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

<sup>35</sup> C. TUO, *Il trasporto aereo*, cit., 231, nt. 75.

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

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