



## Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

13 giugno 2024\*

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 5, paragrafo 3 – Compensazione ai passeggeri in caso di ritardo prolungato o di cancellazione di un volo – Esonero dall’obbligo di compensazione – Circostanze eccezionali – Adozione preventiva delle “misure del caso” – Guasti tecnici causati da un vizio occulto di progettazione – Difetto di progettazione del motore di un aeromobile – Obbligo del vettore aereo di disporre di aeromobili di sostituzione»

Nella causa C-411/23,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Sąd Okręgowy w Warszawie (Tribunale regionale di Varsavia, Polonia), con decisione del 26 maggio 2023, pervenuta in cancelleria il 3 luglio 2023, nel procedimento

**D. S.A.**

contro

**P. S.A.,**

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da N. Piçarra, presidente di sezione, N. Jääskinen e M. Gavalec (relatore), giudici,

avvocato generale: L. Medina

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la D. S.A., da P. Gad, K. Puchalska e K. Żbikowska, adwokaci,
- per la P. S.A., da E. Cieplak-Greszta, adwokat,
- per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente,

\* Lingua processuale: il polacco.

– per la Commissione europea, da N. Yerrell e B. Sasinowska, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocata generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

### **Sentenza**

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la D. S.A., già P.[R] (in prosieguo: la «ricorrente nel procedimento principale»), cessionaria dei diritti di J. D., e la P. S.A., vettore aereo (in prosieguo: il «vettore aereo nel procedimento principale»), in merito al rifiuto di quest'ultimo di risarcire J. D., un passeggero il cui volo ha subito un ritardo prolungato all'arrivo.

### **Contesto normativo**

- 3 I considerando 1, 14 e 15 del regolamento n. 261/2004 enunciano quanto segue:
  - «(1) L'intervento della Comunità [europea] nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.
- (...)
- (14) Come previsto ai sensi della convenzione [per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, e approvata a nome della Comunità europea con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38)], gli obblighi che incombono ai vettori aerei operativi dovrebbero essere limitati o dovrebbero non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.
- (15) Dovrebbe essere considerata una circostanza eccezionale il caso in cui l'impatto di una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno provochi un lungo ritardo, un ritardo che comporti un pernottamento o la cancellazione di uno o più voli per detto aeromobile, anche se tutte le ragionevoli misure sono state adottate dal vettore aereo interessato per evitare ritardi o cancellazioni».

4 L'articolo 5 del medesimo regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», prevede quanto segue:

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

(...)

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che: i) siano stati informati della cancellazione del volo

(...)

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

(...))».

5 L'articolo 7 di detto regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», al paragrafo 1 così dispone:

«Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri interessati ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1500 chilometri;

b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1500 e 3500 chilometri;

c) 600 EUR per le tratte aeree che non rientrano nelle lettere a) o b).

(...))».

### **Procedimento principale e questioni pregiudiziali**

6 Il 2 luglio 2018, J. D. ha stipulato un contratto con il vettore aereo nel procedimento principale per un servizio di trasporto aereo riguardante un volo da Cracovia (Polonia) a Chicago (Stati Uniti).

7 In precedenza, nel corso del mese di aprile 2018, il produttore del motore dell'aeromobile previsto per il volo in questione aveva comunicato a tale vettore talune istruzioni e un bollettino che rivelavano l'esistenza di un vizio occulto di progettazione che interessava le pale del compressore ad alta pressione dei motori montati sugli aeromobili dello stesso modello (in prosieguo: il «vizio di progettazione del motore») e che imponevano una serie di restrizioni all'utilizzo di tali aeromobili. A partire da tale data, detto vettore sostiene di aver contattato più volte diversi vettori al fine di noleggiare aerei supplementari per rimediare all'eventuale comparsa di un vizio di progettazione del motore di uno degli aerei della sua flotta.

- 8 Il 28 giugno 2018, ossia quattro giorni prima del volo programmato, si è verificato un malfunzionamento del motore durante un volo operato dall'aeromobile previsto per effettuare il volo prenotato da J. D. In conformità alle raccomandazioni del produttore del motore, il vettore aereo nel procedimento principale ha ispezionato con urgenza il motore in questione e ha individuato un vizio di progettazione del motore. Dopo aver consultato il produttore del motore, il motore in questione è stato messo fuori servizio, è stato poi smontato e inviato a un centro di manutenzione per la riparazione. In assenza di un motore di ricambio immediatamente disponibile a causa di una penuria di motori a livello mondiale, il motore difettoso non ha potuto essere sostituito fino al 5 luglio 2018, con il risultato che l'aeromobile è stato rimesso in servizio il 7 luglio seguente.
- 9 In tale contesto, detto vettore ha effettuato il volo previsto per il 2 luglio 2018 quello stesso giorno, ma non con l'aeromobile inizialmente previsto, bensì con un aeromobile sostitutivo che ha subito un ritardo all'arrivo di oltre tre ore rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto.
- 10 Il 18 luglio 2018, J. D. ha ceduto alla ricorrente nel procedimento principale il suo credito derivante dal prolungato ritardo all'arrivo del volo.
- 11 Di fronte al rifiuto del vettore aereo nel procedimento principale di procedere al versamento della compensazione pecuniaria di importo pari a EUR 600 prevista all'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, giustificato con il motivo che il ritardo all'arrivo del volo di cui trattasi aveva avuto origine dall'individuazione del vizio di progettazione del motore dell'aeromobile e che esso aveva adottato tutte le misure possibili per ridurre al minimo qualsiasi contrattempo relativo al volo previsto, la ricorrente nel procedimento principale ha adito il Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (Tribunale circondariale di Varsavia, Polonia), il 29 marzo 2019.
- 12 Con decisione del 3 dicembre 2021, tale giudice di primo grado ha dichiarato che il vizio di progettazione del motore scoperto durante l'ispezione d'urgenza del 28 giugno 2018 costituiva una «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 e che il vettore aereo nel procedimento principale aveva adottato tutte le possibili misure del caso per ottenere un aeromobile sostitutivo per effettuare il volo.
- 13 La ricorrente nel procedimento principale ha proposto ricorso contro tale decisione dinanzi al Sąd Okręgowy w Warszawie (Tribunale regionale di Varsavia, Polonia), che è il giudice del rinvio.
- 14 Tale giudice, pur muovendo dalla premessa che la causa del ritardo del volo in questione risieda nell'esistenza di un vizio di progettazione del motore, rilevato il 28 giugno 2018 durante un'ispezione di emergenza dell'aeromobile in questione, nutre tuttavia dubbi di due tipi.
- 15 In primo luogo, esso si chiede se il vizio di progettazione del motore, rivelato dal produttore del motore al vettore aereo interessato nell'aprile 2018 mediante la comunicazione di istruzioni e di un bollettino che imponevano un certo numero di restrizioni all'utilizzo dell'aeromobile, possa rientrare nella nozione di «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, come interpretata dalla Corte nelle sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), del 17 settembre 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), e del 12 marzo 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), dal momento che il verificarsi di tale vizio era divenuto prevedibile.

- 16 A questo proposito, il giudice del rinvio dubita che il vizio di progettazione del motore si sarebbe necessariamente verificato, dal momento che le ispezioni effettuate sui vari aeromobili non avevano evidenziato alcuna fessura alla base della pala. Esso sottolinea inoltre il fatto che il produttore del motore non aveva raccomandato l'immediato fermo di tutti gli aeromobili né indicato che questi non avrebbero potuto volare.
- 17 In questo contesto, il giudice del rinvio osserva anche che i vettori aerei devono rispettare procedure tecniche e amministrative particolarmente rigorose. Pertanto, un vettore aereo non può affermare, in linea di principio, di non avere alcun controllo sull'insorgere di problemi tecnici che interessano gli aeromobili, a prescindere dalla causa, poiché esso dovrebbe seguire tutte le procedure appropriate o adottare tutte le misure necessarie, possibili e ragionevoli per prevenire il verificarsi di un evento che potrebbe causare un ritardo o una cancellazione del volo.
- 18 Orbene, nel caso di specie, siffatte procedure sarebbero state rispettate e il vettore aereo avrebbe seguito le raccomandazioni del produttore del motore effettuando le ispezioni nella misura e con la frequenza indicate. Si potrebbe quindi sostenere che queste ispezioni sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore. L'applicazione di tali procedure non significherebbe tuttavia che il vettore aereo abbia un controllo effettivo sulla scoperta del vizio occulto di progettazione del motore dell'aeromobile in questione.
- 19 In secondo luogo, il giudice del rinvio si interroga sull'interpretazione della nozione di «tutte le misure del caso», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, che ci si può attendere da un vettore aereo qualora quest'ultimo si trovi di fronte al verificarsi di «circostanze eccezionali». Infatti, secondo la giurisprudenza della Corte, atteso che non tutte le circostanze eccezionali determinano un esonero da responsabilità, spetterebbe al vettore aereo che intenda avvalersene dimostrare, in aggiunta, che esse non si sarebbero comunque potute evitare con misure adeguate alla situazione, ossia mediante misure che, nel momento in cui si sono verificate tali circostanze, rispondono a condizioni che siano per esso tecnicamente ed economicamente sopportabili. Non si può chiedere a un vettore di sottoporsi a sacrifici insopportabili rispetto alle sue capacità.
- 20 In questo contesto, detto giudice si interroga essenzialmente su quale sia il livello di «misure del caso» di natura preventiva che ci si potrebbe aspettare da un vettore aereo in una situazione in cui l'individuazione di un vizio occulto di progettazione di uno dei suoi aeromobili rimane incerta. Più specificamente, pur dubitando che ci si possa aspettare che il vettore aereo, nell'ambito di queste «misure del caso» di natura preventiva, sostituisca il motore prima che il vizio di progettazione sia effettivamente rilevato, oppure che esso blocchi l'aeromobile fino a quando il produttore del motore abbia riparato il vizio di progettazione, il giudice del rinvio non esclude che il vettore aereo possa essere tenuto a elaborare un piano per disporre di una flotta di aeromobili «di riserva», con un equipaggio completo in grado di effettuare i voli programmati nel caso in cui si verificano circostanze eccezionali.
- 21 Infine, il giudice del rinvio indica che, dall'aprile 2018, il vettore aereo interessato aveva contattato solo otto vettori al fine di noleggiare un aereo sostitutivo, il che sarebbe insufficiente agli occhi della ricorrente nel procedimento principale, la quale afferma che il vettore aereo ha così omesso di contattare altri 18 vettori aerei, ivi compresi quelli che praticano il cosiddetto «wet lease», vale a dire il noleggio di aeromobili comprendente l'equipaggio. Inoltre, la ricorrente nel procedimento principale osserva che le azioni intraprese da tale vettore per noleggiare un aeromobile sostitutivo hanno avuto un esito nel settembre 2018, il che dimostra che il vettore ha reagito tardivamente al probabile verificarsi di un vizio di progettazione del motore di uno dei suoi aeromobili.

- 22 In tale contesto, il Sąd Okręgowy w Warszawie (Tribunale regionale di Varsavia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
- «1) Se un difetto di progettazione del motore di un aeromobile segnalato dal produttore costituisca una “circostanza eccezionale” e se rientri nella nozione di “improvvisi carenze” ai sensi dei considerando 14 e 15 del regolamento [n. 261/2004], in una situazione in cui il vettore era a conoscenza del possibile difetto di progettazione diversi mesi prima del volo.
  - 2) Nel caso in cui il difetto di progettazione del motore di cui [alla prima questione] costituisca una “circostanza eccezionale” ai sensi dei considerando 14 e 15 del regolamento [n. 261/2004], se, nell’ambito dell’adozione di “tutte le misure del caso” definite dal considerando 14 e dall’articolo 5, paragrafo 3, di detto regolamento, si debba pretendere che il vettore aereo, tenendo conto della probabilità che emerga un difetto di progettazione del motore di un aeromobile, adotti misure di prevenzione intese a mantenere pronti aeromobili sostitutivi, ai sensi dell’articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, per poter essere esonerato dall’obbligo di pagare la compensazione pecuniaria prevista dall’articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dall’articolo 7, paragrafo 1, di tale medesimo regolamento».

## **Sulle questioni pregiudiziali**

### *Sulla prima questione*

- 23 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l’articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che l’individuazione di un vizio occulto di progettazione del motore di un aeromobile che deve effettuare un volo rientri nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, anche qualora il vettore aereo fosse stato informato dell’esistenza di un vizio del genere dal produttore del motore vari mesi prima del volo di cui trattasi.
- 24 Anzitutto, occorre ricordare che i passeggeri di voli ritardati possono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati ai fini dell’applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria e che essi possono pertanto reclamare il diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall’articolo 7 di tale regolamento quando, a causa di un volo ritardato, subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, ossia quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l’orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo (v. in tal senso, sentenza del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 69).
- 25 L’articolo 5, paragrafo 3, di detto regolamento, letto alla luce dei considerando 14 e 15 di quest’ultimo, esonera tuttavia il vettore aereo da tale obbligo di compensazione pecuniaria se è in grado di dimostrare che la cancellazione o il prolungato ritardo all’arrivo, è dovuta a «circostanze eccezionali» che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso e, qualora si verificassero simili circostanze, che ha 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 (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 22 e giurisprudenza ivi citata).

- 26 Poiché tale articolo 5, paragrafo 3, costituisce una deroga al principio del diritto in capo ai passeggeri alla compensazione pecuniaria, e considerato l'obiettivo del regolamento n. 261/2004 che consiste, come emerge dal suo considerando 1, nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di detto articolo 5, paragrafo 3, va interpretata restrittivamente (v., in tal senso, 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 36 e giurisprudenza ivi citata).
- 27 A tal proposito, va rammentato che la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, designa 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, condizioni, queste due, che sono cumulative e il cui rispetto deve essere oggetto di una valutazione caso per caso (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 23 e giurisprudenza ivi citata).
- 28 Quindi, salvo qualora soddisfino le due condizioni cumulative rammentate al punto precedente, le carenze tecniche di per sé non possono costituire «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 25, e del 12 marzo 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punto 39).
- 29 È in tale contesto che occorre valutare se l'individuazione di un vizio occulto di progettazione del motore di un aeromobile che comporta un ritardo prolungato all'arrivo di un volo, e ciò nonostante che il vettore aereo fosse stato informato dell'esistenza di un vizio di tale tipo da parte del produttore del motore diversi mesi prima di tale volo, possa costituire una «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.
- 30 In primo luogo, occorre stabilire se un vizio occulto di progettazione che presenti le caratteristiche menzionate al punto precedente possa costituire, per la sua natura o per la sua origine, un evento che non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo.
- 31 A questo proposito, la Corte ha dichiarato che, tenuto conto delle particolari condizioni in cui si effettua il trasporto aereo e del grado di sofisticazione tecnologica degli aeromobili, atteso che il loro funzionamento comporta ineluttabilmente l'insorgere di problemi tecnici, guasti o difetti prematuri e inaspettati di taluni pezzi di un aeromobile, i vettori aerei si ritrovano regolarmente, nell'ambito della loro attività, a dover far fronte a siffatti problemi (v., in tal senso, sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 22 e giurisprudenza ivi citata).
- 32 Ne consegue che la risoluzione di un problema tecnico derivante da un guasto, dalla mancata manutenzione di un apparecchio o, ancora, dal difetto prematuro e inaspettato di taluni pezzi di un aeromobile è considerata inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 25; del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punti 41 e 42, nonché del 12 marzo 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punto 41).
- 33 Tuttavia, non è inerente al normale svolgimento dell'attività del vettore aereo e può quindi rientrare nel concetto di «circostanze eccezionali» il difetto tecnico nel caso in cui il costruttore degli apparecchi che costituiscono la flotta del vettore aereo in questione, o una competente autorità, riveli che tali apparecchi, già in servizio, presentano un vizio occulto di fabbricazione

che incide sulla sicurezza dei voli (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 26, e del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punto 38).

- 34 Nel caso di specie, come risulta dalla decisione di rinvio, è stato accertato che l'aeromobile inizialmente destinato a effettuare il volo ritardato presentava un vizio occulto di progettazione che riguardava tutti i motori dello stesso tipo e che incideva sulla sicurezza del volo, vizio che è stato rivelato dal produttore del motore qualche mese prima che venisse individuato sull'aeromobile in questione. Un siffatto evento non è, secondo la giurisprudenza citata al punto precedente, inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo.
- 35 In secondo luogo, occorre valutare se si debba ritenere che il rilevamento di un vizio occulto di progettazione del motore avente le caratteristiche menzionate al punto 29 della presente sentenza costituisca un evento che si sottrae interamente al controllo effettivo del vettore aereo interessato, ossia un evento che il vettore aereo non ha alcuna possibilità di padroneggiare (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 36).
- 36 Certamente, per principio, il problema tecnico o il guasto non sfuggono all'effettivo controllo del vettore aereo, dato che la prevenzione o la riparazione di tali problemi e guasti fanno parte dell'onere che incombe a tale vettore aereo di provvedere alla manutenzione e al buon funzionamento degli aeromobili che gestisce a fini economici (sentenza del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punto 43). Tuttavia, la situazione è diversa nel caso di un vizio occulto di progettazione del motore di un aeromobile.
- 37 Infatti, da un lato, sebbene sia responsabilità del vettore aereo provvedere alla manutenzione e al corretto funzionamento dell'aeromobile che gestisce a fini economici, è tuttavia consentito dubitare che, nel caso in cui un vizio occulto di progettazione venga rivelato dal costruttore dell'aeromobile in questione o dal produttore del motore o dall'autorità competente solo dopo la messa in servizio di tale aeromobile, il vettore in questione abbia effettivamente la competenza per identificare e porre rimedio a tale vizio, per cui non si può ritenere che esso eserciti un controllo sul verificarsi di tale vizio.
- 38 Dall'altro lato, dalla giurisprudenza della Corte relativa alla nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, emerge che gli eventi di origine «interna» devono essere distinti da quelli di origine «esterna» al vettore aereo, laddove solo questi ultimi possono sfuggire all'effettivo controllo di tale vettore. Rientrano nella nozione di «eventi di origine esterna» quelli che derivano dall'attività del vettore aereo e da circostanze esterne, più o meno frequenti nella pratica, ma che il vettore aereo non controlla, in quanto hanno origine in un fatto di un terzo, come un altro vettore aereo o un soggetto pubblico o privato che interferisca nell'attività aerea o aeroportuale [sentenza del 7 luglio 2022, SATA International – Azores Airlines (Guasto nel sistema di rifornimento di carburante), C-308/21, EU:C:2022:533, punto 25 e giurisprudenza ivi citata].
- 39 È quindi necessario determinare, in questo caso, se la segnalazione o il riconoscimento da parte del produttore del motore dell'esistenza di un vizio occulto di progettazione nel motore di un aeromobile e tale da incidere sulla sicurezza di un volo, prima del volo ritardato in questione, possa configurare il fatto di un terzo che interferisce nell'attività aerea del vettore e possa, pertanto, costituire un evento di origine esterna.



- 40 A tal riguardo, occorre precisare che dalla giurisprudenza citata ai punti 33 e 38 della presente sentenza non risulta che la Corte abbia subordinato la qualificazione di un vizio occulto di progettazione come «circostanze eccezionali» alla condizione che il costruttore dell'aereo, il produttore del motore o l'autorità competente abbia rivelato l'esistenza di tale vizio prima del verificarsi del guasto tecnico da esso causato. Infatti, il momento in cui il collegamento tra il difetto tecnico e il vizio occulto di progettazione viene rivelato dal costruttore dell'aeromobile, dal produttore del motore o dall'autorità competente è irrilevante allorché il vizio occulto di progettazione esisteva al momento della cancellazione o del ritardo prolungato del volo e il vettore non aveva alcun mezzo di controllo per porvi rimedio.
- 41 Il fatto di qualificare una situazione come quella in esame nel procedimento principale quale «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, è conforme all'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei, perseguito da tale regolamento, come specificato al primo considerando dello stesso. Infatti, tale obiettivo comporta il fatto di non incitare i vettori aerei ad astenersi dall'adottare le misure richieste da un siffatto incidente facendo prevalere il mantenimento e la puntualità dei loro voli sull'obiettivo di sicurezza degli stessi (v., per analogia, sentenze del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 25, nonché del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 28).
- 42 Alla luce della motivazione che precede, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che l'individuazione di un vizio occulto di progettazione del motore dell'aeromobile che deve effettuare un volo rientra nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, anche qualora il vettore aereo fosse stato informato dell'esistenza di un vizio del genere dal produttore del motore vari mesi prima del volo di cui trattasi.

### *Sulla seconda questione*

- 43 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un vettore aereo deve, a titolo di «tutte le misure del caso» che è tenuto ad adottare al fine di evitare il verificarsi e le conseguenze di una «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione, come l'individuazione di un vizio occulto di progettazione del motore di uno dei suoi aeromobili, adottare una misura preventiva consistente nel mantenere in riserva una flotta di aeromobili sostitutivi.
- 44 Come rammentato al punto 25 della presente sentenza, nel caso in cui si verifichi una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, il vettore è esonerato dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria ai passeggeri prevista dall'articolo 7 di tale regolamento solo qualora sia in grado di dimostrare di aver adottato misure adeguate alla situazione, ossia misure che, nel momento in cui si verificano tali «circostanze eccezionali», rispondono, in particolare, a condizioni per esso tecnicamente ed economicamente sopportabili (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 40, e del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 31).
- 45 Tale vettore deve dimostrare che, anche avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, manifestamente non avrebbe potuto evitare – se non acconsentendo a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento pertinente – che le circostanze eccezionali cui doveva far fronte comportassero la cancellazione o

un ritardo prolungato del volo (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 41, nonché del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 29).

- 46 La Corte ha quindi accolto un concetto di «misure del caso» flessibile e individualizzato, lasciando al giudice nazionale il compito di valutare se, nelle circostanze concrete, si possa considerare che il vettore aereo abbia adottato le misure adeguate alla situazione, ossia quelle che, al verificarsi delle circostanze eccezionali, fossero tecnicamente ed economicamente praticabili per detto vettore (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 42; del 12 maggio 2011, Eglitis e Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punto 30, nonché del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 30).
- 47 Ne consegue che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 non può essere interpretato nel senso che impone, in modo generale e indifferenziato, al vettore aereo, a titolo di «misure del caso» di cui a tale disposizione, l'adozione di una determinata misura preventiva, come quella consistente nel mantenere in riserva una flotta di aeromobili sostitutivi nonché l'equipaggio corrispondente, quando è informato dell'esistenza di un vizio di progettazione del motore rivelato dal produttore del motore, al fine di ovviare al verificarsi di circostanze eccezionali e alle loro conseguenze.
- 48 Ciò premesso, al fine di valutare se il vettore aereo abbia adottato «tutte le misure del caso», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, spetta al giudice del rinvio procedere a una valutazione globale che tenga conto, da un lato, di tutte le misure adottate dal vettore aereo dal giorno in cui è venuto a conoscenza dell'esistenza di un vizio di progettazione del motore rivelato dal produttore di tale motore alla luce del complesso delle misure che poteva adottare per premunirsi contro il verificarsi di una siffatta circostanza eccezionale su uno dei suoi aeromobili e, dall'altro, delle azioni intraprese da tale vettore a seguito dell'individuazione di tale vizio su uno dei motori dell'aeromobile in questione per evitare la cancellazione o il ritardo prolungato del volo in questione.
- 49 A tal riguardo, occorre rammentare che la circostanza che un vettore aereo abbia rispettato i requisiti minimi di manutenzione di un aeromobile non è di per sé sufficiente per dimostrare che tale vettore ha adottato «tutte le misure del caso» ai sensi di tale disposizione (v., in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 43).
- 50 In tale contesto, spetta al giudice del rinvio valutare, alla luce delle risorse di cui il vettore aereo disponeva, in termini finanziari, di materiale e di personale, se quest'ultimo fosse in grado di noleggiare aeromobili di rinforzo secondo le diverse modalità esistenti, vale a dire in «dry lease/wet lease», o se potesse, tenuto conto dei suoi stessi mezzi, sostituire preventivamente il motore nell'ambito di un piano di riparazione o immobilizzare l'aeromobile fino alla riparazione o alla sostituzione del motore da parte del produttore. A tal fine, il giudice deve tenere conto della limitata disponibilità di motori sostitutivi in un contesto di penuria di motori a livello mondiale, nonché del tempo necessario per montare il nuovo motore a partire dal momento in cui si è manifestato il vizio di progettazione.
- 51 Infine, nell'ambito di tale analisi globale, occorre ancora rilevare che nulla osta, in linea di principio, a che un vettore aereo, che sia informato dell'esistenza di un vizio di progettazione del motore e dell'eventuale manifestazione di tale vizio su uno degli aerei che esso gestisce, debba

mantenere, in quanto misura preventiva, una flotta di aeromobili sostitutivi in riserva con l'equipaggio corrispondente, se tale misura è per esso tecnicamente, economicamente e umanamente sopportabile, circostanza che spetta al giudice del rinvio valutare.

- 52 Per contro, tra tutte le «misure del caso» che ci si può aspettare da un vettore aereo, è escluso che si debba annoverare quella proposta da D. nelle sue osservazioni scritte, consistente nell'imporre al vettore aereo di ridimensionare automaticamente la sua rete di voli in proporzione alla sua capacità operativa. Infatti, una misura del genere può condurre, nella fase della pianificazione dei voli, a una cancellazione o al ritardo prolungato di numerosi voli a causa dell'ipotetica sopravvenienza di un vizio di progettazione, il che è tale da esigere che il vettore acconsenta a sacrifici insopportabili rispetto alle capacità della sua impresa.
- 53 Alla luce della motivazione che precede, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un vettore aereo può, a titolo di «tutte le misure del caso» che è tenuto ad attuare al fine di evitare il verificarsi e le conseguenze di una «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione, come l'individuazione di un vizio occulto di progettazione del motore di uno dei suoi aeromobili, adottare una misura preventiva consistente nel mantenere in riserva una flotta di aeromobili sostitutivi, a condizione che tale misura resti tecnicamente ed economicamente realizzabile in considerazione delle capacità del vettore nel momento rilevante.

### **Sulle spese**

- 54 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

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

- 1) L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91,**

**deve essere interpretato nel senso che:**

**l'individuazione di un vizio occulto di progettazione del motore di un aeromobile che deve effettuare un volo rientra nella nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi di tale disposizione, anche qualora il vettore aereo fosse stato informato dell'esistenza di un vizio del genere dal produttore del motore vari mesi prima del volo di cui trattasi.**

- 2) L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004**

**deve essere interpretato nel senso che:**

**un vettore aereo può, a titolo di «tutte le misure del caso» che è tenuto ad attuare al fine di evitare il verificarsi e le conseguenze di una «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione, come l'individuazione di un vizio occulto di progettazione del motore di uno dei suoi aeromobili, adottare una misura preventiva consistente nel mantenere in**

**riserva una flotta di aeromobili sostitutivi, a condizione che tale misura resti tecnicamente ed economicamente realizzabile in considerazione delle capacità del vettore nel momento rilevante.**

Firme