

Causa C-411/23

Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia

Data di deposito:

3 luglio 2023

Giudice del rinvio:

Sąd Okręgowy w Warszawie (Polonia)

Data della decisione di rinvio:

26 maggio 2023

Ricorrente:

D. SA

Convenuta:

P. SA

Oggetto del procedimento dinanzi al giudice nazionale

Domanda volta ad ottenere una compensazione pecuniaria di EUR 600 per il ritardo di un volo di durata superiore a tre ore, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004

Oggetto e fondamento giuridico delle questioni pregiudiziali

Interpretazione delle nozioni di «circostanze eccezionali» e di «improvvisi carenze» nel contesto del ritardo di un volo dovuto al manifestarsi di un difetto di costruzione del motore dell'aeromobile della cui possibile insorgenza il vettore aereo era stato preventivamente avvertito – Portata delle misure di prevenzione che il vettore aereo deve adottare nell'ambito di «tutte le misure del caso» per essere esonerato dall'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria per il ritardo di un volo – Articolo 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea

Questioni pregiudiziali

1) Se un difetto di costruzione 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 (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, in una situazione in cui il vettore era a conoscenza del possibile difetto di costruzione diversi mesi prima del volo.

2) Nel caso in cui il difetto di costruzione del motore di cui al punto 1 dell'ordinanza costituisca una «circostanza eccezionale» ai sensi dei considerando 14 e 15 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, se, nell'ambito dell'adozione di «tutte le misure del caso» definite dal considerando 14 e dall'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, si debba pretendere che il vettore aereo, tenendo conto della probabilità che emerga un difetto di costruzione del motore di un aeromobile, adotti misure di prevenzione intese a mantenere pronti aeromobili sostitutivi, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, 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 regolamento.

Disposizioni del diritto dell'Unione fatte valere

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 – considerando 14 e 15 e articolo 5, paragrafi 1 e 3 nonché articolo 7

Giurisprudenza dell'Unione citata

Il giudice del rinvio cita o richiama le seguenti decisioni della Corte di giustizia:

- sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punti 21, 23, 24, 25 e 26;
- sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punti 61 e 69;
- sentenza del 12 maggio 2011, Eglītis e Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punti 25 e 30;

- sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punti 29 e 38;
- sentenza del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punti 36, 37, 38, 41 e 43;
- sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punti 20, 21, 22, 28 e 29;
- sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288;
- sentenza del 12 marzo 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punto 2 del dispositivo;
- sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 22.

Inoltre, il giudice del rinvio cita le conclusioni dell'avvocato generale L. Medina nelle cause riunite TAP Portugal (Decesso del copilota) e a., da C-156/22 a C-158/22, EU:C:2023:91, punti 30, 46 e 58.

Breve illustrazione dei fatti e del procedimento

- 1 Il 2 luglio 2018 J. D. (passeggero) ha stipulato con la P. S.A. (vettore aereo) un contratto di trasporto sulla tratta K.-C. [Cracovia-Chicago]. Il volo oggetto del contratto è stato effettuato lo stesso giorno. Detto volo ha subito un ritardo, con la conseguenza che il passeggero è arrivato all'aeroporto di destinazione con oltre tre ore di ritardo rispetto all'orario di arrivo previsto. Il 18 luglio 2018, J. D., in qualità di cedente, e la P. [R] S.A., in qualità di cessionaria, hanno concluso un contratto di cessione di credito, in forza del quale il passeggero ha ceduto alla cessionaria il suo credito derivante dal ritardo del volo. Con atto di citazione depositato il 29 marzo 2019, la D. S.A. (già: la P. [R] S.A.) ha chiesto la condanna del vettore aereo al pagamento dell'importo di EUR 600, oltre agli interessi legali fino alla data del pagamento.
- 2 Con la comparsa di risposta, il vettore convenuto ha chiesto il rigetto della domanda attorea. Il vettore ha riconosciuto che il volo in questione aveva subito un ritardo. Esso ha chiarito che nei motori di marca R., montati sugli aeromobili che effettuavano i voli transatlantici, sono emersi difetti di costruzione, ma che, avendo adottato le misure volte a ridurre al minimo le disfunzioni durante i voli di linea programmati, esso sarebbe esonerato dalla responsabilità per il ritardo del volo in questione.
- 3 Nell'aprile 2018 il vettore convenuto aveva ricevuto dal produttore dei motori R. informazioni secondo le quali, in seguito alla scoperta di un difetto di progettazione dei motori montati sugli aeromobili B., si imponevano una serie di restrizioni all'utilizzo dei suddetti aeromobili. Il difetto riguardava le pale del compressore. Il 28 giugno 2018, durante il volo operato dell'aeromobile che il 2

luglio 2018 avrebbe dovuto effettuare il volo oggetto della controversia, il sistema di monitoraggio ha rilevato il malfunzionamento del motore. A seguito dell'accertamento del pompaggio del motore è stata effettuata un'ispezione visiva del compressore nonché la boroscopia. Il motore è risultato inutilizzabile, ed è stato smontato e spedito per la riparazione. A causa della mancanza di disponibilità dei motori di ricambio funzionanti, carenza che rappresentava un problema globale, in quanto il produttore non aveva fabbricato una quantità sufficiente di motori di ricambio, la sostituzione del motore è stata possibile solo il 5 luglio 2018 e l'aeromobile ha potuto essere riutilizzato il 7 luglio 2018.

- 4 Alla luce di tali circostanze, il vettore convenuto ha deciso di effettuare il volo in questione con un altro aeromobile funzionante, il quale, a causa dell'improvviso cambio di programma, è arrivato all'aeroporto di C. in ritardo. Di conseguenza, il volo in questione ha subito un ritardo di oltre tre ore.
- 5 A partire dall'aprile 2018, data in cui è stato rivelato il suddetto difetto di progettazione dei motori, il vettore convenuto aveva più volte contattato diversi altri vettori per noleggiare ulteriori aeromobili.
- 6 Il giudice di primo grado ha respinto la domanda attorea con sentenza del 3 dicembre 2021, ritenendo provate le circostanze esimenti di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 e, a tal proposito, ha fatto riferimento agli elementi illustrati ai punti 3 e 5 supra, sottolineando, in particolare, che la causa diretta del ritardo del volo in questione era rappresentata dalla sopravvenienza di un difetto di fabbricazione del motore e che il vettore convenuto aveva adottato tutte le misure del caso per fornire un aeromobile sostitutivo.
- 7 In tale contesto, il giudice di primo grado ha indicato che il difetto di fabbricazione dell'aeromobile non poteva essere considerato un guasto tipico il quale avrebbe dovuto essere individuato con sufficiente anticipo, né poteva essere considerato un guasto derivante dall'utilizzo dell'aeromobile. Siffatto evento non era prevedibile, incideva sulla sicurezza del volo ed è sopraggiunto all'improvviso, durante l'ordinario utilizzo dell'aeromobile. Secondo tale giudice, il vettore aveva agito in modo corretto e professionale, conformandosi alle raccomandazioni ricevute dal produttore del motore ed aveva dimostrato che l'aeromobile veniva sottoposto a manutenzione secondo il programma di controlli stabilito.
- 8 Il giudice di primo grado ha concordato con l'assunto secondo cui il vettore convenuto non poteva risolvere il problema che si era presentato, in quanto si trattava di un problema globale e un eventuale raddoppio della flotta o il mantenimento di diversi aeromobili di riserva avrebbe determinato una mancanza di liquidità della compagnia. Il produttore di motori non era in grado di sostituire tutti i motori difettosi presso tutti i vettori a causa della mancanza di capacità produttive, e il vettore non ha avuto tempo sufficiente per riorganizzare l'intera rete di rotte.

- 9 Avverso la sentenza del 3 dicembre 2021, l'attrice, la D. S.A., ha proposto appello, con il quale ha dedotto un errore di fatto, contestando che la causa diretta del ritardo del volo in questione risiedesse in una circostanza eccezionale rappresentata dal difetto di costruzione del motore, che il vettore convenuto avesse adottato tutte le misure del caso per evitare il ritardo del volo, che il problema dei motori R. fosse nel 2018 un problema nuovo, fino a quella data sconosciuto al vettore, e che il convenuto non avesse il tempo sufficiente per riorganizzare l'intera rete di rotte. Secondo la D. S.A. non sussistevano circostanze eccezionali idonee ad esonerare il vettore dalla responsabilità per il ritardo prolungato.

Breve illustrazione della motivazione del rinvio

- 10 La controversia riguarda l'interpretazione delle nozioni di «circostanze eccezionali» e «improvvisе carenze», ai sensi dei considerando 14 e 15 del regolamento n. 261/2004, nel contesto di un difetto generale di progettazione del motore di un aeromobile. Il giudice del rinvio fa riferimento alla giurisprudenza della Corte, citando la sentenza C-315/15 (punto 20), conformemente alla quale il vettore aereo è liberato 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 sono dovuti a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.
- 11 Il giudice del rinvio sottolinea, citando, tra l'altro, la sentenza C-257/14 (punti 36 e 38), che determinati problemi tecnici possono rientrare in dette circostanze eccezionali, per esempio, nel caso in cui il costruttore degli apparecchi che costituiscono la flotta del vettore aereo in questione rivelasse che tali apparecchi, già in servizio, presentano un vizio occulto di fabbricazione che incide sulla sicurezza dei voli. Pertanto, i problemi tecnici sorti in un aeromobile sono annoverabili fra le improvvise carenze che possono incidere sulla sicurezza del volo, purché siano qualificabili come eventi che non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo per loro natura o origine.
- 12 Nella presente causa, il vizio occulto del motore costituisce un evento esterno al vettore aereo operativo. I dubbi riguardano tuttavia la questione se la portata delle nozioni di «circostanza eccezionale» e di «improvvisa carenza» comprenda anche un tale difetto di fabbricazione, la cui insorgenza è stata, in qualche modo, preannunciata e quindi era, in un certo senso, prevedibile. Per valutare siffatto presupposto è quindi necessario verificare quali fossero le probabilità che il vettore aereo potesse prevedere l'insorgenza e la rivelazione di tale vizio occulto del motore nonché le conseguenze stesse dell'evento in parola.
- 13 Nel caso di specie, si tratta di un difetto di fabbricazione del motore, il quale, tuttavia, è stato segnalato dal produttore. Nell'aprile 2018 il vettore ha ricevuto una comunicazione dal costruttore in merito all'individuazione di un difetto di

progettazione dei motori. Tuttavia, il difetto poteva anche non manifestarsi, dal momento che non tutte le ispezioni rivelavano l'incrinatura delle pale di compressore. Il costruttore non raccomandava il fermo immediato di tutti gli aeromobili, né indicava che gli aeromobili non avrebbero potuto effettuare i voli. Il volo controverso è stato effettuato il 2 luglio 2018 e la scoperta del difetto in quel specifico aeromobile, che doveva effettuare il volo in quella data, è avvenuta il 28 giugno 2018. Occorre quindi stabilire se il guasto in questione sfuggisse al controllo del vettore per quanto riguarda la sua prevedibilità. Si poteva soltanto presumere che in una certa percentuale di motori si sarebbe manifestato un malfunzionamento tale da metterli fuori uso. Tuttavia, non era possibile prevedere in concreto se in un caso specifico il difetto sarebbe insorto.

- 14 È opportuno notare che i vettori aerei devono rispettare rigorose procedure tecniche e amministrative nell'esercizio delle loro attività. Ciò vale anche per i problemi tecnici degli aeromobili, indipendentemente dalla causa degli stessi. Il vettore aereo dovrebbe predisporre procedure adeguate in tal senso o, in mancanza di esse, a causa, ad esempio, della specificità di un determinato evento, adottare tutte le misure necessarie, possibili e razionalmente giustificate, per evitare un evento che potrebbe comportare il ritardo o la cancellazione del volo.
- 15 Nel presente caso siffatte procedure sono state osservate. Il produttore, che ha segnalato il difetto del motore, ha raccomandato agli operatori di effettuare le ispezioni. Tuttavia, un'ispezione poteva, ma non necessariamente doveva, rivelare l'esistenza del guasto. Il vettore ha effettuato le ispezioni tecniche necessarie e il guasto del motore costituiva indubbiamente un evento da esso indipendente, il quale sfuggiva al suo controllo. In altre parole, nemmeno l'applicazione di una determinata procedura o l'adozione delle misure necessarie garantivano la possibilità di controllare l'insorgenza di un dato evento.
- 16 Di conseguenza, è necessario interpretare in modo più approfondito le nozioni di «circostanze eccezionali» e di «improvvisi carenze» e valutare se vi rientri un difetto di costruzione del motore, segnalato dal costruttore e prevedibile, quindi, in una certa misura, «atteso» o la cui probabile insorgenza era prevedibile, senza che ciò implichi al contempo che il vettore abbia avuto il controllo su tale evento.
- 17 Per quanto riguarda la nozione di «tutte le misure del caso», il giudice del rinvio sottolinea, richiamando la sentenza della Corte C-315/15 (punto 28), che il vettore che si avvale delle circostanze eccezionali esimenti deve dimostrare che esse non si sarebbero comunque potute evitare con misure adeguate alla situazione, ossia mediante le misure che, nel momento in cui si sono verificate tali circostanze eccezionali, rispondono, in particolare, a condizioni tecnicamente ed economicamente sopportabili per il vettore aereo di cui trattasi.
- 18 La questione da esaminare nella presente causa consiste nel chiedersi quali misure preventive il vettore avrebbe dovuto adottare affinché le stesse potessero essere considerate misure «del caso».

- 19 Un difetto di fabbricazione non può essere considerato un guasto tipico, facile da individuare in anticipo, prima dell'effettuazione del volo. Tuttavia, tenuto conto delle informazioni fornite dal produttore del motore, tale guasto, nel caso di specie, poteva essere previsto. Si può valutare se, in una siffatta situazione, il vettore non avrebbe dovuto tentare la sostituzione del motore (ancora funzionante) o il blocco a terra dell'aeromobile fino a quando il produttore non avesse risolto i problemi con la riparazione o con la consegna di nuovi motori. A tal proposito, occorre ricordare che il motore di ricambio per questo particolare aeromobile è stato reperito già il 5 luglio 2018 e che l'aeromobile è entrato in servizio il 7 luglio 2018, ossia otto giorni dopo la scoperta del difetto del motore.
- 20 Si dovrebbe quindi valutare se il vettore non avesse dovuto, essendo a conoscenza della situazione a partire dall'aprile 2018, elaborare un piano di riparazione e organizzare gli aeromobili sostitutivi. Prima facie, sembra che il periodo compreso tra il mese di aprile e l'inizio di luglio permettesse di adottare tutte le misure necessarie del caso per evitare una situazione di ritardo o di cancellazione del volo, in quanto il vettore poteva prevedere che il guasto tecnico del motore avrebbe interessato anche i suoi aeromobili. In quell'intervallo di tempo il vettore era in grado di stimare quanti aeromobili sostitutivi potessero essere necessari per far fronte ad eventuali guasti tecnici e decidere se acquistarli o se prenderli in leasing presso altri vettori.
- 21 Il giudice del rinvio, richiamando la sentenza della Corte C-315/15 (punto 29), sottolinea che non si può tuttavia pretendere che il vettore acconsenta a sacrifici insopportabili alla luce delle capacità della sua impresa, situazione che si verificherebbe qualora si pretendesse che egli fornisse un aeromobile sostitutivo, sempre pronto ad entrare in servizio. Tuttavia, nella presente causa, il convenuto sapeva sin dal mese di aprile 2018 che vi era la possibilità che il guasto del motore si manifestasse. A partire da aprile, egli si era rivolto a otto compagnie aeree per noleggiare un aeromobile. A sua volta, la D. S.A. sostiene che già solo presso i vettori europei sarebbe stato possibile reperire 471 aeromobili idonei a sostituire gli aeromobili interessati e che il convenuto aveva ommesso di rivolgersi ad almeno 18 vettori, ivi comprese le società che forniscono servizi di tipo «wet lease», ossia il noleggio di aeromobili con equipaggio e servizi a bordo. Il vettore convenuto ha confermato che a partire dal 7 settembre 2018 esso ha noleggiato in modo continuo uno degli aeromobili, e che nell'agosto 2018 aveva sottoscritto due contratti di leasing.
- 22 Tali circostanze dimostrerebbero, secondo la D. S.A., un comportamento dilatorio il cui scopo non era quello di noleggiare effettivamente gli apparecchi, nonostante che l'attuale prassi delle compagnie aeree sia invece quella di mantenere aeromobili di riserva per il caso di guasti e di necessità di far operare aeromobili sostitutivi. Dal canto suo, il vettore convenuto sostiene che non sarebbe ragionevole esigere che esso disponga sempre di aeromobili, per così dire, «di riserva», con l'equipaggio completo, i quali potrebbero effettuare i voli pianificati in circostanze improvvise e impreviste, considerato che le spese di leasing e di

manutenzione degli aeromobili sono elevatissime. Misure di sicurezza di questo genere inciderebbero certamente anche sui prezzi dei servizi offerti.

DOCUMENTO DI LAVORO