

Causa C-385/23

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

22 giugno 2023

Giudice del rinvio:

Korkein oikeus (Finlandia)

Data della decisione di rinvio:

22 giugno 2023

Ricorrente:

Passeggero A

Convenuta:

Finnair Oyj

KORKEIN OIKEUS

**ORDINANZA
DATA**

(--)
(--)

22 giugno 2023

RICORRENTE: Passeggero A

CONVENUTA: Finnair Oyj

OGGETTO: Controversia vertente su un contratto di servizi

DECISIONE DEL KORKEIN OIKEUS (CORTE SUPREMA)

Oggetto del procedimento

- 1 La controversia verte sull'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, 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). Si tratta di stabilire se la compagnia aerea sia tenuta a versare al passeggero la compensazione pecuniaria forfettaria disciplinata nell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 o se sussista una circostanza eccezionale, che esoneri dall'obbligo di pagamento della compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento e che non si sarebbe comunque potuta evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

Fatti rilevanti

- 2 Il passeggero A aveva prenotato un volo della Finnair Oyj per il 25 marzo 2016 da Helsinki a Bangkok. Il volo doveva essere operato con un Airbus A350 in servizio da 5 mesi e mezzo. Poco prima del decollo, in fase di rifornimento, si verificava un guasto del sistema di misurazione del carburante dell'aeromobile. Il guasto veniva considerato talmente rilevante sotto il profilo della sicurezza aerea da giustificare la cancellazione del volo con l'aeromobile interessato; il volo veniva operato il 26 marzo 2016 con un velivolo sostitutivo della compagnia. Il volo raggiungeva la destinazione con un ritardo di circa 20 ore.
- 3 Il tipo di aereo impiegato era nuovo e il difetto non era noto prima dell'evento di cui trattasi, in occasione del quale il guasto si verificava per la prima volta a livello mondiale. Pertanto, né il costruttore dell'aeromobile, né l'autorità per la sicurezza aerea avevano segnalato il difetto. Venivano avviate immediatamente indagini volte a chiarire la causa del guasto. Dopo circa un giorno il problema era stato eliminato svuotando il serbatoio e riempiendolo nuovamente di carburante; a quel punto il velivolo risultava nuovamente idoneo al volo. Dalle indagini compiute in seguito dal costruttore dell'aeromobile emergeva che il guasto del sistema di misurazione del carburante in esame doveva essere imputato a un vizio occulto di progettazione riguardante tutti gli aerei di tale tipologia.
- 4 Gli aeromobili del tipo in questione continuavano a volare per molti mesi prima che il difetto fosse rimosso definitivamente mediante un aggiornamento del software nel febbraio 2017. Da allora gli Airbus A350 non sono più stati interessati da guasti analoghi.

Procedimento

- 5 Il passeggero A proponeva dinanzi al Käräjaoikeus (Tribunale di primo grado) un ricorso contro la Finnair Oyj per ottenere il pagamento di una compensazione pecuniaria forfettaria in misura pari a EUR 600, ai sensi del regolamento n. 261/2004. La Finnair Oyj contestava il ricorso. Essa sosteneva che si fosse

trattato di un vizio occulto di progettazione, che costituirebbe per la compagnia aerea una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento. Essa avrebbe inoltre adottato tutte le misure del caso.

- 6 Il Käräjaoikeus riteneva che la Finnair Oyj avrebbe dovuto tenere in considerazione che, servendosi di un nuovo tipo di aereo, si sarebbe esposta al rischio di dover far fronte a interventi di riparazione difficilmente prevedibili a causa di vizi di progettazione e di fabbricazione, come quello di cui trattasi. Tali guasti rientrerebbero nella normale attività di una compagnia aerea fermo restando che il solo fatto che, con riferimento al nuovo tipo di aereo, il costruttore dell'aeromobile non avesse fornito alla compagnia aerea alcuna indicazione su come affrontare l'insorgenza di un siffatto difetto, non avrebbe reso l'evento eccezionale. Il Käräjaoikeus accoglieva il ricorso.
- 7 La Finnair Oyj impugnava la sentenza del Käräjaoikeus dinanzi allo Hovioikeus (Corte d'appello). Lo Hovioikeus dichiarava che si sarebbe trattato di un'inaspettata carenza sotto il profilo della sicurezza del volo. A suo avviso, il guasto non rientrava nel normale esercizio dell'attività della Finnair Oyj e, in ragione della sua natura o della sua causa, esso sfuggiva al suo effettivo controllo cosicché si sarebbe trattato di una circostanza eccezionale. Lo Hovioikeus esentava la Finnair Oyj dall'obbligo di versare ad A una compensazione pecuniaria a fronte del ritardo nel volo.
- 8 Il Korkein oikeus ha dichiarato ammissibile l'impugnazione proposta da A. Dinanzi al Korkein oikeus, A ha ribadito la sua domanda di compensazione pecuniaria e la Finnair Oyj ne ha chiesto il rigetto.

Disposizioni applicabili

- 9 Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, ai passeggeri spetta la compensazione pecuniaria da parte del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, salvo alcune eccezioni. Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento, 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.
- 10 Secondo una giurisprudenza consolidata della Corte di giustizia dell'Unione europea, riguardo al diritto a compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 del regolamento, i passeggeri di voli che registrano un ritardo pari o superiore a tre ore devono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati (sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 69).
- 11 La nozione di «circostanze eccezionali» non è definita nel regolamento. Nel considerando 14 del regolamento si osserva che 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,

improvvisi carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.

Necessità della domanda di pronuncia pregiudiziale

- 12 Nella causa civile pendente dinanzi al Korkein oikeus la pronuncia di una decisione motivata presuppone l'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 con riferimento alle condizioni che consentono di qualificare un vizio occulto di progettazione come circostanza eccezionale. Nella causa si è osservato che anche i giudici di altri Stati membri dell'Unione europea hanno adottato decisioni vertenti sui diritti a compensazione pecuniaria per ritardi nei voli causati dal medesimo problema.
- 13 La Corte di giustizia dell'Unione europea si è espressa in numerose decisioni sulla questione se i problemi tecnici ricadano nelle circostanze eccezionali. Nella sua decisione van der Lans (sentenza del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618), la Corte ha osservato che i vettori aerei si ritrovano regolarmente a far fronte, nell'esercizio della loro attività, ai problemi tecnici che il funzionamento degli aeromobili inevitabilmente pone (punto 37). Tuttavia, determinati problemi tecnici possono rientrare tra le circostanze eccezionali. Per esempio, nel caso in cui il costruttore degli apparecchi che costituiscono la flotta del vettore aereo in questione, o una competente autorità, rivelasse che tali apparecchi, già in servizio, presentano un vizio occulto di fabbricazione che incide sulla sicurezza dei voli (punto 38). Nella causa van der Lans la Corte ha ritenuto rilevante che né il costruttore degli apparecchi che costituiscono la flotta del vettore aereo in questione, né una competente autorità avessero comunicato che non solo detto aeromobile in particolare, ma anche altri apparecchi della medesima flotta presentavano un vizio occulto di fabbricazione che incideva sulla sicurezza dei voli (punti 39 e 40).
- 14 Nella sua giurisprudenza più recente (v., ad esempio, sentenza del 7 luglio 2022, SATA International – Azores Airlines, C-308/21, EU:C:2022:533, punto 25), la Corte ha osservato che, nel valutare la nozione di circostanze eccezionali, gli eventi di origine «interna» devono essere distinti da quelli di origine «esterna» al vettore aereo operativo. Rientrano in tale nozione, quali eventi cosiddetti «esterni», quelli che derivano in parte dall'attività del vettore aereo e in parte da circostanze esterne, più o meno frequenti nella pratica ma che il vettore aereo non controlla, in quanto hanno origine in un fatto naturale o in quello di un terzo, come un altro vettore aereo o un soggetto pubblico o privato che interferisca nell'attività aerea o aeroportuale.
- 15 Nel valutare il caso oggetto di decisione nella fattispecie, si pone la questione di come interpretare le considerazioni che precedono quando il ritardo nel volo deve inizialmente essere ricondotto a un difetto che ha interessato per la prima volta solo il velivolo di cui trattasi e che non era stato in precedenza scoperto né dal costruttore dell'aeromobile, né dall'autorità competente, ma che è stato in seguito

riconosciuto dal costruttore come vizio di progettazione riguardante tutti i veicoli del nuovo tipo.

- 16 Il Korkein oikeus ritiene necessario stabilire in via interpretativa se un problema tecnico, come quello in questione, che ha interessato un aeromobile nuovo, debba essere considerato un evento «esterno» o un evento «interno». Esso si chiede se un evento debba essere classificato come «esterno» per il solo fatto che, successivamente all'accertamento del difetto, è emerso che anche altri aerei del medesimo tipo erano interessati dalla stessa carenza occulta sotto il profilo della sicurezza del volo e se sia, quindi, sufficiente la mera successiva segnalazione da parte del costruttore che il difetto costituisce un cosiddetto vizio comune all'intera tipologia di prodotto per far sì che le circostanze divengano circostanze eccezionali, o se con l'espressione «fatto di un terzo» si debbano intendere piuttosto, ad esempio, degli improvvisi divieti di volo per determinati tipi di aerei.
- 17 Laddove un guasto come quello in esame non possa essere considerato come circostanza eccezionale per il solo fatto che, dopo l'accertamento del difetto che ha impedito il volo, è emerso che anche altri aeromobili del tipo interessato erano affetti dal medesimo vizio occulto, occorre esaminare se un siffatto difetto, verificatosi su un apparecchio e infine eliminato, possa rientrare tra tali circostanze per altri motivi. In base a una giurisprudenza consolidata della Corte di giustizia dell'Unione europea, in caso di problemi tecnici le circostanze eccezionali devono riguardare un evento che soddisfa due condizioni cumulative: in primo luogo, l'evento non può essere inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione. In secondo luogo, per la sua natura o per la sua origine, esso deve sfuggire al suo effettivo controllo (ad esempio, sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 23).
- 18 Nella sentenza van der Lans (punti 41 e 43) si osserva che, in caso di prematura difettosità di alcuni pezzi, il guasto rimane intrinsecamente legato al sistema assai complesso di funzionamento dell'apparecchio, che il vettore aereo gestisce in condizioni spesso difficili o addirittura estreme. In un caso del genere si ritiene che anche la prevenzione di un guasto o la relativa riparazione non sfuggano all'effettivo controllo del vettore aereo interessato, dato che spetta a quest'ultimo garantire la manutenzione e il buon funzionamento degli aeromobili che gestisce per le sue attività economiche. Così, ad esempio, la Corte ha dichiarato, anche nella sentenza Finnair, che non costituisce una circostanza eccezionale la prematura difettosità anche inaspettata di taluni pezzi di un aeromobile dato che essa è, in linea di principio, intrinsecamente legata al sistema di funzionamento dell'apparecchio (v. sentenza del 12 marzo 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punto 41).
- 19 Si pone la questione se l'interpretazione ora illustrata, della prematura difettosità di alcuni pezzi, valga anche per un vizio occulto di fabbricazione o di progettazione, come quello di cui trattasi, che sia emerso per la prima volta riguardo a un nuovo tipo di aereo e per la cui rimozione si sia reso necessario un aggiornamento del software. Il difetto verificatosi nel caso di specie si differenzia

dal vizio occulto di fabbricazione o di progettazione (technical follow-up), segnalato dal costruttore di cui alla sentenza Finnair, nella misura in cui, all'atto della cancellazione del volo, né il costruttore, né il vettore aereo sapevano quale fosse la causa dell' difetto del nuovo tipo di aereo in questione e come esso potesse essere rimosso. Dall'altro lato, in base agli elementi di prova prodotti in causa, non è inusuale che un nuovo tipo di aereo presenti vizi occulti nella fase iniziale della messa in funzione.

Questioni pregiudiziali

Dopo aver dato alle parti l'occasione di prendere posizione sul contenuto della domanda di pronuncia pregiudiziale, il Korkein oikeus (Corte suprema) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni pregiudiziali:

1) Se un vettore aereo possa invocare le circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, già per il solo fatto che il costruttore dell'aeromobile abbia segnalato la presenza di un vizio occulto di progettazione, che incide sulla sicurezza del volo e che riguarda tutti gli aerei di tale tipo, benché tale segnalazione sia avvenuta solo successivamente al ritardo o alla cancellazione del volo.

2) In caso di risposta in senso negativo alla prima questione, qualora occorra stabilire se le circostanze siano riconducibili a eventi inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo che, per la loro natura o per la loro origine, sono soggetti al suo effettivo controllo: se la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea sulla prematura difettosità di alcuni pezzi tecnici sia applicabile in un caso come quello di specie in cui, all'atto della cancellazione del volo, né il costruttore, né il vettore aereo sapevano che natura avesse l' difetto del nuovo tipo di aereo in questione e come esso potesse essere sanato.

Una volta pervenuta la decisione pregiudiziale, il Korkein oikeus emetterà la propria sentenza nella causa in oggetto.

(--)