

Quando il fulmine incontra l'aereo: il perimetro delle circostanze eccezionali tra giurisprudenza ed evoluzione normativa

di *Ferdinando Franceschelli*

Title: When Lightning Strikes the Aircraft: The Scope of Extraordinary Circumstances between Case Law and Legislative Developments

Keywords: Extraordinary circumstances; All reasonable measures; Long delay; Compensation; Air carrier

1. – Con sentenza del 16 ottobre 2025 la Corte di giustizia dell'Unione europea, III sezione, composta dai giudici Lycourgos, presidente, Piçarra, relatore, Spineanu-Matei, Rodin e Fenger, si è pronunciata sulla causa c-399/24 avente ad oggetto un rinvio pregiudiziale proposto ai sensi dell'art. 267 TFUE dal Landesgericht (Tribunale del Land) austriaco di Korneuburg, nell'ambito di una controversia tra Airhelp Germany GmbH e Austrian Airlines AG, vertente sul rifiuto di quest'ultima, motivato dalla asserita sussistenza di una circostanza eccezionale, di versare alla prima un importo a titolo di compensazione pecuniaria per il ritardo prolungato subito da un volo.

La decisione trae origine da un unico quesito interpretativo, concernente la portata dell'art. 5, par. 3, del Regolamento (CE) n. 261/2004 e, in particolare, la possibile qualificazione dell'impatto di un fulmine su un aeromobile – con le conseguenti ispezioni di sicurezza e il ritardo nella sua reimmissione in servizio – come “circostanza eccezionale” idonea a esonerare il vettore dall'obbligo di compensazione.

I fatti rilevanti ai fini della decisione possono essere così riassunti (per la ricostruzione degli accadimenti cfr. Corte giust., c-399/24, *Airhelp*, sent. 16-10-2025 e domanda di pronuncia pregiudiziale 16-04-2024). Un passeggero aveva una prenotazione unica confermata per l'8 marzo 2022 con la compagnia aerea Austrian Airlines, che prevedeva la partenza dall'aeroporto rumeno di Iași e l'arrivo a quello inglese di Londra-Heathrow, con coincidenza a Vienna. Il primo volo, da Iași a Vienna, era previsto alle 14:05 con arrivo alle 15:50 e, il secondo, da Vienna a Londra-Heathrow, era previsto alle 16:30 con arrivo alle 18:55.

L'aeromobile inizialmente destinato a effettuare la prima tratta da Iași a Vienna, nel completare il volo precedente, appena prima dell'atterraggio a Iași, è stato colpito da un fulmine.

Dopo l'atterraggio, osservando la procedura obbligatoriamente prescritta a seguito del verificarsi di simili eventi, si è reso necessario sottoporre l'aereo a un controllo di sicurezza espletato da tecnici certificati, ma non è stata indicata la

durata presunta di tale intervento. All'esito del primo sopralluogo sono stati riscontrati danni su uno strumento di fondamentale importanza per la sicurezza di volo, il Pitot-Static-System, situato su una superficie esterna dell'apparecchio. Si è, allora, dovuto procedere a un'ispezione approfondita di sicurezza ed effettuare dei lavori di riparazione che hanno comportato il fermo a terra dell'aereo; per il completamento di queste attività veniva indicato l'orario delle 19:45, ma non era noto quale sarebbe stato l'esito delle stesse.

Venutasi a trovare in questa situazione, durante lo svolgimento dei lavori d'ispezione la Austrian Airlines ha valutato la possibilità di effettuare un trasporto sostitutivo per i passeggeri del volo in questione, prendendo in considerazione cambi di prenotazione e collegamenti aerei alternativi che fossero eventualmente disponibili all'interno del proprio sistema di vendita dei biglietti. In tale sistema sono presenti i collegamenti aerei forniti dalle compagnie aderenti, mentre non vi figurano alcune compagnie *low-cost*. Nel procedere a questa ricerca la Austrian Airlines ha escluso dal novero delle alternative praticabili sia la possibilità di raggiungere non già l'aeroporto di Londra-Heathrow indicato nella prenotazione del passeggero in questione, ma il differente aeroporto di Londra-Luton, poiché considerato troppo distante dall'altro; sia il pernottamento dei passeggeri a Iași e il differimento della partenza al giorno successivo, essendo in quella città la capacità alberghiera ridotta a causa del conflitto nella non lontana Ucraina.

Per assicurare che il volo per Vienna, benché con un ritardo di diverse ore rispetto all'orario programmato, venisse effettuato il giorno stesso, evitandone così la cancellazione, l'Austrian Airlines ha deciso di noleggiare un aeromobile sostitutivo che doveva essere trasferito appositamente dall'aeroporto di Vienna.

Aeromobile ed equipaggio sostitutivi erano pronti a Vienna sin dalle 15:45 e, dopo aver ottenuto tutte le autorizzazioni necessarie, è stato possibile pianificare il volo sostitutivo e programmare la partenza, avendo cura di anticiparla quanto più possibile, per le 19:30 del medesimo giorno, con arrivo a Vienna previsto alle 21:00. L'aereo sostitutivo, tuttavia, è pervenuto a Iași in notevole ritardo, pertanto, effettuate le operazioni d'imbarco dei passeggeri – incluso quello interessato dal procedimento – si è alzato in volo dalla città rumena soltanto alle 22:25, giungendo a Vienna alle 23:59.

Nel corso di queste operazioni l'aeromobile colpito dal fulmine è stato riammesso al traffico aereo dai tecnici già attorno alle 19:00 – ossia cinque ore dopo l'orario di partenza inizialmente previsto – ma con la limitazione di poter effettuare un solo volo per Vienna, dove sarebbe stato sottoposto a un'ispezione completa.

Poiché, arrivati a quel punto, già erano state ottenute tutte le autorizzazioni e pianificato ogni aspetto per l'utilizzo dell'aereo sostitutivo noleggiato a Vienna, l'Austrian Airlines ha preferito evitare di riprogrammare l'operativo di volo con l'aereo colpito dal fulmine; ciò anche al fine di prevenire ulteriori criticità che potessero manifestarsi su quest'ultimo, oltretutto per non incorrere in ulteriori oneri organizzativi dovuti alla revisione del piano di volo e all'assegnazione degli *slot*.

Il passeggero in questione ha, dunque, perso la coincidenza col volo da Vienna a Londra-Heathrow originariamente prenotata e ha dovuto utilizzare il primo aereo in partenza l'indomani, prenotatogli dall'Austrian Airlines, raggiungendo la propria destinazione finale il 9 marzo alle ore 8:02 del mattino.

Egli ha ceduto alla AirHelp, azienda operante nel campo delle tutele contro i disservizi nel trasporto aereo e dei relativi indennizzi, il credito nei confronti del vettore cui potenzialmente avrebbe avuto diritto a titolo di ristoro per il disagio sofferto a causa del ritardo. Accettata la cessione, la Airhelp ha adito il Bezirksgericht (Tribunale circoscrizionale austriaco) di Schwechat con un ricorso diretto a ottenere dalla Austrian Airlines una compensazione pecuniaria pari a quattrocento euro, ai sensi della lettera b) dell'art. 7, par. 1, del citato Regolamento n. 261/2004, norma, questa, che prevede un indennizzo forfetario commisurato alla

lunghezza del volo, sulla base di scaglioni predeterminati.

Col proprio ricorso la AirHelp ha sostenuto, da un lato, che l'impatto di un fulmine con un aeromobile non costituirebbe una circostanza eccezionale ai sensi del Regolamento in questione e sarebbe, pertanto, inidoneo a esonerare il vettore aereo operativo dal suo obbligo di versare la compensazione prevista dal Regolamento stesso; e, dall'altro, che la Austrian Airlines non avrebbe adottato tutte le misure del caso necessarie a trasportare il detto passeggero il più rapidamente possibile sino alla sua destinazione finale, non avendo preso in considerazione o comunque non avendo proposto al passeggero tre collegamenti – peraltro diretti – con gli aeroporti di Londra-Heathrow e Londra-Luton operati da altri vettori aerei. La Airhelp ha assunto che essi avrebbero consentito all'interessato di raggiungere la propria destinazione finale in anticipo rispetto all'orario di effettivo arrivo, atteso che due di essi erano stati effettuati il giorno stesso del volo inizialmente programmato e l'altro la mattina successiva, ma comunque prima del volo sostitutivo utilizzato.

L'Austrian Airlines si è difesa in giudizio contestando integralmente l'avversa domanda e chiedendone il rigetto per due motivi principali. In primo luogo, in merito all'invocato esonero da responsabilità del vettore per il ritardo prolungato, l'Austrian Airlines ha argomentato che l'impatto del fulmine sul proprio aeromobile, il danno derivatone e il successivo controllo tecnico obbligatorio di sicurezza resosi necessario, dovevano considerarsi inusuali e, in tale misura, non pianificabili né influenzabili, così da integrare la nozione di "circostanze eccezionali" ai sensi dell'art. 5, par. 3, del Regolamento n. 261/2004.

In secondo luogo, la compagnia di navigazione aerea ha rappresentato di aver ottemperato all'obbligo di adottare tutte le misure del caso per rimediare al ritardo. Essa, infatti, ha addotto di aver provveduto tempestivamente a noleggiare un aeromobile sostitutivo onde effettuare il più rapidamente possibile il collegamento previsto, malgrado il ritardo accumulato. Per quanto riguarda i collegamenti alternativi indicati nel ricorso della Airhelp che, secondo quest'ultima, la compagnia di navigazione aerea avrebbe omesso di prendere in considerazione, la Austrian Airlines eccepiva, con riferimento al primo, che esso sarebbe decollato talmente presto – ossia alle 16:45 dell'8 marzo – da non lasciare il tempo tecnico necessario per procedere al cambio di prenotazione in favore dei passeggeri dell'aereo danneggiato dal fulmine; si trattava, inoltre, di un volo diretto a Londra-Luton, non già a Londra-Heathrow, e la compagnia aerea documentava, a tal riguardo, che per il collegamento tra i due aeroporti londinesi occorreva oltre un'ora. Con riferimento al secondo volo alternativo indicato dalla Airhelp, per la compagnia aerea esso non avrebbe avuto proprio luogo. Infine, con riguardo alla terza alternativa, la compagnia evidenziava che tale soluzione, in realtà, postulando la necessità di pernottare a Iași, avrebbe causato disagi ancora maggiori al passeggero, determinati dalla carenza di capacità nelle strutture alberghiere del luogo. Inoltre, anche questa, al pari della prima alternativa proposta dalla controparte, consisteva in un volo diretto a Londra-Luton per cui, sommando alla durata del volo anche il tempo necessario a effettuare il trasferimento tra i due aeroporti, il passeggero interessato sarebbe giunto a Londra-Heathrow più tardi del volo sostitutivo che aveva effettivamente utilizzato.

La compagnia aerea ha concluso, pertanto, di non essere tenuta al pagamento dell'importo richiesto a titolo di compensazione pecuniaria.

Il Tribunale circoscrizionale investito della decisione, con sentenza del 30 ottobre 2023, ha rigettato il ricorso della Airhelp, stabilendo che l'impatto di un fulmine su un aereo deve essere qualificato come "circostanza eccezionale" ai sensi dell'art. 5, par. 3, del Regolamento n. 261/2004. Il Tribunale, peraltro, considerato che il fulmine si era prodotto sul volo immediatamente precedente rispetto a quello di cui al giudizio, ha ritenuto che dovesse presumersi l'esistenza di un nesso causale

sufficiente con il ritardo verificatosi in seguito. Ha giudicato, altresì, assolto l'onere della Austrian Airlines di adottare tutte le misure del caso, ritenendo ragionevole anche la decisione della compagnia aerea – nell'interesse della stabilità e dell'affidabilità del piano di volo – di non discostarsi dalla decisione di utilizzare l'aereo sostitutivo anche quando quello danneggiato dal fulmine era stato riammesso dai tecnici al traffico aereo e autorizzato a volare.

AirHelp ha proposto appello avverso la sentenza di primo grado – chiedendone la riforma o l'annullamento – dinanzi al Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg), il quale ha ritenuto necessario, ai fini del decidere, che la Corte di giustizia chiarisse se l'impatto di un fulmine con un aereo potesse costituire, in linea di principio, una circostanza eccezionale ai sensi dell'art. 5, par. 3, del Regolamento n. 261/2004. Il Landesgericht ha precisato che, ove tale evento fosse stato qualificato dalla Corte di giustizia come circostanza eccezionale, sarebbe restato comunque di competenza del giudice nazionale verificare, a titolo complementare, se la Austrian Airlines avesse adempiuto l'obbligo previsto dal Regolamento di adottare tutte le misure del caso.

Lo stesso Tribunale ha, inoltre, osservato che, secondo la propria giurisprudenza costante, l'impatto di un fulmine su un aereo integra una circostanza eccezionale ai sensi dell'art. 5, par. 3, del Regolamento (richiamando al riguardo i seguenti casi: Landesgericht Korneuburg, 21 R 222/19y, 24-10-2019. Landesgericht Korneuburg, 22 R 209/20i, 21-7-2020). Ha, tuttavia, riconosciuto che la questione è stata risolta in senso contrario da altri giudici austriaci (ad esempio, nel seguente caso: Bezirksgericht für Handelssachen Wien, 11 C 227/16m = RRa 2018, 289, 31-3-2017), i quali hanno fondato la propria decisione sulla possibile qualificazione delle condizioni atmosferiche come fenomeni inerenti al normale esercizio dell'attività dei vettori aerei e, dunque, potenzialmente rientranti nella loro sfera di responsabilità, unitamente ai danni agli aeromobili che ne derivano. Il Tribunale adito ha prospettato, quindi, la possibilità di aderire a tale differente orientamento, discostandosi dai propri precedenti giurisprudenziali in materia.

Alla luce di tali considerazioni, il Landesgericht Korneuburg, che riveste la qualità di giudice del rinvio, ha sospeso il procedimento e ha sottoposto alla Corte di giustizia unicamente la seguente questione pregiudiziale: «Se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento [n. 261/2004], debba essere interpretato nel senso che sussiste una "circostanza eccezionale" qualora l'aeromobile con il quale il volo avrebbe dovuto essere effettuato sia stato colpito da un fulmine durante il volo immediatamente precedente, comportando un controllo di sicurezza obbligatorio dell'aeromobile da parte di tecnici certificati, con la conseguenza che l'aeromobile è stato rimesso in servizio solo circa cinque ore dopo la partenza prevista».

2. – Un corretto inquadramento del caso in commento richiede, in via preliminare, un chiarimento in ordine al riparto di competenze tra la Corte di giustizia e il Tribunale, considerato che il procedimento si è svolto dinanzi alla Corte nonostante le recenti modifiche volte a rafforzare il ruolo del Tribunale in materia di rinvii pregiudiziali.

Come noto, con il Regolamento (UE, Euratom) n. 2024/2019 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 aprile 2024 sono state apportate rilevanti modifiche al Protocollo n. 3 sullo Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea. Tali modifiche includono, *inter alia*, l'inserimento dell'art. 50-ter, disposizione che sancisce, in linea di principio, la parziale devoluzione alla competenza del Tribunale delle domande di pronuncia pregiudiziale proposte ai sensi dell'art. 267 TFUE rientranti esclusivamente in sei materie specificamente individuate. Tra esse figura quella relativa alla «compensazione pecuniaria e all'assistenza dei passeggeri in caso di negato imbarco o di ritardo o cancellazione di servizi di trasporto», tema sul

quale verte il procedimento qui in discussione.

Al fine di dare attuazione a tali modifiche statutarie, la Corte di giustizia e il Tribunale hanno, altresì, emendato i rispettivi regolamenti di procedura, cui ha fatto seguito l'adozione di nuove istruzioni pratiche alle parti, ad opera della Corte, e di nuove norme pratiche di esecuzione del regolamento di procedura, a cura del Tribunale.

Le innovazioni appena richiamate non trovano, tuttavia, applicazione nel caso qui in esame. La domanda di pronuncia pregiudiziale è, infatti, pervenuta alla Corte di giustizia il 7 giugno 2024, dunque, anteriormente sia all'entrata in vigore del Regolamento n. 2024/2019, fissata dall'art. 4 al 1° settembre 2024, sia alla data del 1° ottobre 2024 a partire dalla quale, ai sensi dell'art. 2, par. 1, del medesimo Regolamento, la competenza a conoscere in linea di principio di tali domande è transitata al Tribunale. Ne consegue che la competenza a trattare il procedimento in questione è rimasta della Corte di giustizia.

3. – Venendo adesso a una generale disamina sulla normativa applicabile, può rilevarsi che la necessità di tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo è stata riconosciuta a livello internazionale dagli Stati parti dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) i quali, riunitisi a Montréal il 28 maggio 1999 al fine di modernizzare e unificare le norme che regolavano la responsabilità dei vettori aerei contenute nella Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 – che resta tuttora in vigore – e nelle successive revisioni della stessa, hanno concluso la Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, entrata in vigore sul piano internazionale il 4 novembre 2003 (Convenzione di Montréal).

Quest'ultima delinea un regime di responsabilità del vettore aereo per i danni alla persona, ai bagagli e alle merci, oltretutto per i danni derivanti dal ritardo nel trasporto aereo, stabilendo l'entità del relativo risarcimento e le limitazioni di responsabilità.

Per quanto riguarda il tema del ritardo, oggetto della presente indagine, ai sensi dell'art. 19 della Convenzione «[i]l vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci. Tuttavia, il vettore 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».

La Convenzione di Montréal è stata approvata per conto della Comunità europea – oggi Unione europea – con Decisione 2001/539/CE del Consiglio del 5 aprile 2001 e ratificata da tutti gli Stati membri della Comunità stessa.

Nel contesto europeo già in precedenza, con il Regolamento (CEE) n. 295/91 del Consiglio del 4 febbraio 1991, erano state stabilite delle norme comuni relative a un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea. Successivamente, nel 1997, è stato adottato il Regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, poi modificato dal Regolamento (CE) n. 889/2002 che ne ha anche mutato il titolo (divenuto: Regolamento sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli) e lo ha allineato alle disposizioni contenute nella Convenzione di Montréal. È stata, così, rafforzata e armonizzata la tutela dei diritti dei passeggeri del settore aereo in caso di incidenti, delineando un sistema di norme uniformi e integrando nell'ordinamento dell'odierna Unione europea la disciplina relativa alla responsabilità del vettore aereo prevista dalla Convenzione di Montréal, prevedendone l'applicabilità a tutti i voli, sia interni sia internazionali, operati dai vettori aerei europei.

La principale fonte normativa dell'Unione europea in tal materia è oggi

costituita dal 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 del Consiglio del 4 febbraio 1991. Con tale strumento sono stati stabiliti degli standard qualitativi minimi per la protezione dei passeggeri con l'obiettivo di rafforzare i diritti dei consumatori garantendo un elevato livello di protezione nel mercato interno dei passeggeri che utilizzano il trasporto aereo, in linea con l'art. 38 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, nella quale si afferma che «[n]elle politiche dell'Unione è garantito un livello elevato di protezione dei consumatori»; al contempo sono state tenute in debita considerazione le implicazioni operative ed economiche per i vettori aerei, nell'ottica di assicurare un bilanciamento tra le diverse esigenze.

Il Regolamento n. 261/2004 disciplina, segnatamente, i casi di negato imbarco (dovuti a *overbooking*, oppure a ragioni di sicurezza o di salute, oppure all'inadeguatezza dei documenti di viaggio), all'art. 4; di cancellazione del volo, all'art. 5; e di ritardo prolungato, all'art. 6.

Sono così stabilite delle forme di tutela in favore dei passeggeri che fruiscono del trasporto aereo che presentano elementi comuni ad ogni modalità di trasporto dei passeggeri nell'UE. Difatti, il Considerando 1 del Regolamento in parola prevede che l'intervento dell'UE nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, tenendo in considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale. Si tratta di quanto analogamente previsto per il trasporto ferroviario, in base ai Considerando 5 e 54 del Regolamento (UE) n. 2021/782); per il trasporto marittimo, ai sensi del Considerando 1 del Regolamento (UE) n. 1177/2010; e del trasporto effettuato con autobus, in base al Considerando 1 del Regolamento (UE) n. 181/2011.

Visto, quindi, che negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato, come si afferma nel Considerando 2 del Regolamento n. 261/2004, «sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri», al ricorrere di tali eventi il medesimo Regolamento riconosce, a seconda dei casi, diritti di varia natura ai passeggeri interessati, cui corrispondono degli obblighi a carico del vettore aereo. Si tratta dell'obbligo di informazione dei passeggeri in merito ai loro diritti (art. 14); del diritto all'assistenza a titolo gratuito relativamente a pasti, bevande, sistemazione in albergo, *transfer* e altro (art. 9); del diritto al rimborso del prezzo del biglietto oppure all'imbarco su volo alternativo, c.d. *re-routing* (art. 8); del diritto alla compensazione pecuniaria, da calcolare in base alla distanza, la quale va misurata secondo il metodo della "rotta ortodromica" (c.d. *great circle route method*), che consiste nel calcolo della distanza più breve tra il luogo di partenza e quello di destinazione finale, senza sommare le distanze delle singole tratte (art. 7); dei diritti connessi alla sistemazione da parte del vettore in classe superiore o inferiore (art. 10); dei diritti delle persone con mobilità ridotta o con esigenze particolari (art. 11). A tali diritti dei passeggeri rimanda, in alcuni casi, anche la normativa interna degli Stati membri: per quanto riguarda l'Italia, ad esempio, l'art. 947, primo comma, del R.D. 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della navigazione) stabilisce che «[i]n caso di negato imbarco, di soppressione o ritardo della partenza, di interruzione del viaggio, anche per cause di forza maggiore, il passeggero ha i diritti previsti dalla normativa comunitaria».

A pochi anni dall'adozione del Regolamento n. 261/2004, con il successivo Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 luglio 2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo, è stato introdotto un quadro di norme per assicurarne la tutela da ogni forma di discriminazione e per garantirne l'assistenza al momento

o in previsione dell'utilizzo dei servizi aerei passeggeri commerciali.

In seguito, il 19 aprile 2013, all'esito dell'incontro dei National Enforcement Bodies svoltosi pochi giorni addietro, è stato pubblicato il documento intitolato *Preliminary (o Draft) list of extraordinary circumstances following the National Enforcement Bodies (NEB) meeting held on 12 April 2013* sul sito web della Commissione europea - benché né adottato né approvato da questa istituzione - che è stato diffuso come strumento informativo e orientativo. Nella nota n. 1 del documento era scritto che una circostanza straordinaria è definita dal principio generale in base al quale - affinché essa possa considerarsi integrata - l'evento deve soddisfare i tre criteri della imprevedibilità, inevitabilità ed estraneità. Tale *Preliminary list*, che è stata richiamata dalla giurisprudenza interna (cfr. Trib. Siena, sent. 15-9-2022, n. 761) e che forma anche oggetto di una doglianza sottoposta al Mediatore europeo (*Decision of the European Ombudsman closing the inquiry into complaint 1581/2013/ANA against the European Commission*, 19-11-2014), è stata progressivamente superata dagli atti successivamente adottati dalla Commissione europea. Quest'ultima, difatti, come aveva già annunciato nella Comunicazione «Una strategia per l'aviazione in Europa» (COM(2015) 598 final del 7-12-2015), ha pubblicato nel 2016 degli Orientamenti interpretativi (2016/C 214/04 del 16-6-2016) al fine di chiarire meglio, alla luce della giurisprudenza della Corte di giustizia, le disposizioni contenute nei Regolamenti n. 261/2004 e n. 2027/97 sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo. In questo modo, la Commissione ha inteso affrontare le questioni sollevate più frequentemente e agevolare l'applicazione della normativa in questione secondo i canoni di efficacia e coerenza. Negli Orientamenti, sulla base della giurisprudenza della Corte formatasi in materia, sono stati sistematizzati numerosi nodi cruciali come quelli relativi alla nozione di circostanze eccezionali e al c.d. *two-step test*, ossia al criterio per valutare il ricorrere di una circostanza eccezionale e considerare di conseguenza esentato il vettore dall'obbligo di pagamento della compensazione pecuniaria (v. *infra*).

A distanza di alcuni anni si è reso necessario un aggiornamento degli Orientamenti del 2016, cui ha provveduto la Commissione con i nuovi Orientamenti interpretativi del 2024 (C/2024/5687 del 25-9-2024) nei quali sono state incluse le pertinenti decisioni emesse dalla Corte dopo il 2016; sono stati chiariti ulteriormente alcuni punti controversi affrontati dai Regolamenti n. 261/2004 e n. 2027/97 onde garantirne una migliore applicazione; è stato affrontato compiutamente anche il caso in cui si verificano gravi perturbazioni dei viaggi, in dipendenza, ad esempio, di eruzioni vulcaniche ed eventi pandemici.

4. - Nel caso qui in commento, come detto, la questione sottoposta alla Corte verte, sostanzialmente, sulla possibilità di qualificare come circostanza eccezionale, ai sensi dell'art. 5, par. 3, del Regolamento n. 261/2004 - e, in quanto tale, idonea a esonerare il vettore dall'obbligo di compensazione pecuniaria - l'impatto di un fulmine sull'aeromobile destinato a operare il volo, qualora tale evento abbia reso necessario un controllo tecnico obbligatorio, determinando un significativo ritardo nella sua rimessa in servizio.

Le considerazioni sulla specifica circostanza eccezionale invocata che s'intendono svolgere, rendono opportuno procedere a un inquadramento preliminare del sistema di compensazione pecuniaria del passeggero previsto nel caso in cui si verifichi un ritardo prolungato del volo (per i temi delle compensazioni pecuniarie e delle circostanze eccezionali trattati nel prosieguo, cfr. *ex multis* F. Rossi Dal Pozzo, *Servizi di trasporto aereo e diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*, Milano, 2008. A. Masutti, *Il ritardo nel trasporto aereo. Prevenzione e responsabilità*, Torino, 2008. V. Corona, *Le circostanze eccezionali per «F.O.D.» (Foreign Object Damage) e «Fuel»*, in *Dir. trasporti*, 2019, 3, 871. V. Correia,

Extraordinary Circumstances, in A. Masutti, P. Medes de Leon (cur.), *Elgar Consise Encyclopedia of Aviation Law*, Cheltenham, 2023, 252. R. Abeyratne, *Responsibility and Liability Aspects of the Icelandic Volcanic Eruption*, in 35(4/5) *Air & Space L.* 281 (2010). J. Croon, *Placing Wallentin-Hermann in Line with Continuing Airworthiness – A Possible Guide for Enforcers of EC Regulation 261/2004*, in 36(1) *Air & Space L.* 1 (2011). R. Pazos, *The Extraordinary Circumstances Defence in Regulation (EC) 261/2004*, in 46(6) *Air & Space L.* 739 (2021). C. Peraro, *La tutela dei passeggeri aerei: il diritto alla compensazione pecuniaria tra norme della Carta, rimedi e riforme*, in *Papers dir. eur.*, 2024, 2, 53. V. Corona, *La compensazione pecuniaria per il rischio di ritardo*, in *Dir. trasporti*, 2024, 2, 331).

Occorre innanzitutto rilevare che, in caso di ritardo del volo, così come nelle ipotesi di cancellazione o di negato imbarco, il Regolamento in questione riconosce, al ricorrere delle condizioni previste, il diritto del passeggero a misure di assistenza nonché, a seconda dei casi, al rimborso o all'imbarco su volo alternativo.

Diversamente, soltanto con riferimento alla cancellazione e al negato imbarco, l'art. 7 collega espressamente tali situazioni al diritto alla compensazione pecuniaria, diritto che, peraltro, non opera in modo incondizionato, come dimostra, ad esempio, l'ipotesi di esonero del vettore dall'obbligo di compensazione nel caso in cui egli abbia provveduto, entro i termini di cui all'art. 5, par. 1, lett. c), all'informazione tempestiva del passeggero circa la cancellazione e agli ulteriori adempimenti previsti dalla disposizione citata. Per contro, la disciplina del ritardo non contiene una disposizione che colleghi espressamente tale fattispecie al diritto alla compensazione pecuniaria.

In realtà, l'applicazione delle disposizioni in materia di ritardo prolungato contenute nel Regolamento in questione viene effettuata alla luce degli interventi in chiave interpretativa della Corte di giustizia in merito agli artt. 5 e 7 del Regolamento, letti alla luce del principio della parità di trattamento e dei primi due Considerando del Regolamento stesso, dai quali si evince che quest'ultimo persegue l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione ai passeggeri del trasporto aereo, a prescindere dal fatto che si trovino in una situazione di imbarco negato, cancellazione o ritardo del volo, poiché patiscono tutti una perdita di tempo irreversibile connessa al trasporto aereo e, di conseguenza, analoghi disagi. A tal riguardo, nel caso *Sturgeon* (cfr. Corte giust., IV sez., c-402/07 e c-432/07, *Sturgeon e al.*, sent. 19-11-2009, p.ti 60-61) la Corte ha stabilito che «i danni subiti dai passeggeri del traffico aereo in caso di cancellazione o di ritardo prolungato sono analoghi [...] [p]ertanto occorre constatare che i passeggeri di voli ritardati possono reclamare il diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'art. 7 del regolamento n. 261/2004 quando, a causa di tali voli, 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». Tale indirizzo è stato successivamente confermato dalla Corte, come risulta da costante giurisprudenza (cfr. Corte giust., Grande sez., c-581/10 e c-629/10, *Nelson e al.*, sent. 3-10-2012, p.ti 34 e 40. Corte giust., Grande sez., c-11/11, *Folkerts*, sent. 26-2-2013, p.to 32. Corte giust., IX sez., c-452/13, *Germanwings*, sent. 4-9-2014, p.to 19. Corte giust., VIII sez., c-308/21, *SATA International - Azores Airlines*, sent. 7-7-2022, p.to 19. Corte giust., III sez., c-54/23, *Laudamotion e Ryanair*, sent. 25-1-2024, p.ti 19 e 21. Corte giust., VIII sez., c-558/24, *Corendon Airlines*, sent. 30-10-2025, p.to 20). La linea interpretativa in questione è stata accolta, altresì, nei citati Orientativi interpretativi della Commissione del 2024.

Per quanto attiene al lasso di tempo necessario affinché sia possibile qualificare come prolungato il ritardo accumulato dal volo rispetto all'orario previsto, l'art. 6 del Regolamento n. 261/2004, pur non contenendo una definizione di "ritardo del volo", fissa delle specifiche soglie temporali, il cui superamento comporta l'insorgenza a carico del vettore degli obblighi previsti dalla medesima

disposizione.

La quantificazione del ritardo in tre ore, quale condizione per ottenere una compensazione pecuniaria, è stata definita dalla Corte tenendo conto del fatto che l'art. 5, par. 1, lettera c), punto iii), del Regolamento, consente alle compagnie aeree - nell'eventualità che si proceda all'imbarco dei passeggeri su un aeromobile alternativo a seguito della cancellazione, *in extremis*, di un volo - di anticipare l'orario di partenza dei passeggeri al massimo di un'ora e di ritardare il loro arrivo di meno di due ore (cfr. Corte giust., *Nelson e al.*, cit., p.to 31. Corte giust., *Corendon Airlines*, cit., p.to 21).

La nozione di perdita di tempo irreversibile, cui è connesso il diritto alla compensazione pecuniaria, è stata delineata dalla Corte che ne ha messo in luce le principali caratteristiche nei seguenti termini: «durante il volo, i passeggeri sono confinati in uno spazio chiuso, dove sono soggetti alle istruzioni e al controllo del vettore aereo e dove, per motivi tecnici e di sicurezza, le loro possibilità di comunicazione con il mondo esterno sono considerevolmente limitate. In simili condizioni, i passeggeri non possono occuparsi in modo continuato dei loro affari personali, familiari, sociali o professionali. Solo una volta terminato il volo essi possono riprendere le loro attività abituali. [...] Orbene, se siffatti disagi devono essere ritenuti inevitabili fintantoché il volo non eccede la durata prevista, ciò non vale in caso di ritardo, dal momento che il tempo eccedente la durata prevista del volo e trascorso nelle condizioni descritte [...] rappresenta un "tempo perso", tenuto conto del fatto che i passeggeri coinvolti non possono impiegarlo per realizzare gli obiettivi che li hanno condotti a recarsi all'orario voluto alla destinazione scelta» (Corte giust., *Germanwings*, cit., p.ti 20 e 21).

Proseguendo nel ragionamento la Corte ha fornito, altresì, una definizione di "orario di arrivo effettivo" intendendo con esso il momento in cui cessano le costrizioni appena descritte e stabilendo precisamente che «a tale riguardo si deve constatare che, in linea di massima, la situazione dei passeggeri di un volo non cambia sostanzialmente né quando le ruote del loro aeromobile toccano la pista di atterraggio dell'aeroporto di destinazione, né quando tale aeromobile raggiunge la posizione di parcheggio e sono azionati i freni di stazionamento, né quando sono posizionati i freni a ceppi, dato che i passeggeri continuano ad essere soggetti, nello spazio in cui si trovano, a diverse costrizioni. [...] È solo nel momento in cui i passeggeri sono autorizzati a lasciare il velivolo e in cui è dato a tale scopo l'ordine di aprire i portelloni dell'aeromobile che i passeggeri possono in linea di principio riprendere le loro attività abituali senza dover subire tali costrizioni» (Corte giust., *Germanwings*, cit., p.to 23).

Nel Regolamento n. 261/2004 è contemplata la possibilità che il vettore aereo sia esonerato dall'obbligo di versare la compensazione pecuniaria, al ricorrere di circostanze eccezionali. Il richiamo a tali circostanze si ha, in particolare, all'interno del Preambolo, nei Considerando 12, 14 e 15: nel Considerando 12, in tema di cancellazione dei voli, sono indicate delle situazioni nelle quali «i vettori aerei dovrebbero offrire una compensazione pecuniaria ai passeggeri, salvo qualora la cancellazione sia dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso».

Nel Considerando 14, richiamando genericamente il contenuto della Convenzione di Montréal del 1999, viene delineata la nozione di esonero della responsabilità del vettore ed è fornita una sommaria elencazione non esaustiva delle tipologie di circostanze eccezionali; si afferma, difatti, che «gli obblighi che incombono ai vettori aerei 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».

Nel successivo Considerando 15, il verificarsi di circostanze eccezionali viene contemplato sia con riferimento all'insorgenza di ritardi prolungati, sia di cancellazione di voli; è, infatti, stabilito che «[d]ovrebbe 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».

Al di là del contenuto dei Considerando citati, nell'articolato del Regolamento il tema delle circostanze eccezionali è compiutamente affrontato esclusivamente al n. 3 dell'art. 5, rubricato "Cancellazione del volo", ai sensi del quale, in deroga alle disposizioni del n. 1 dello stesso articolo (relativo agli obblighi del vettore aereo nei confronti dei passeggeri in caso di cancellazione del volo), «[i]l 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», intendendosi con quest'ultima espressione – come chiarito dalla Corte – tutte le misure ragionevolmente esigibili (Corte giust., III sez., c-294/10, *Eglītis e Ratnieks*, sent. 12-5-2011, p.to 24).

Con riferimento al Considerando 14, i giudici di Lussemburgo hanno, altresì, chiarito che «il legislatore comunitario non ha inteso che detti eventi - il cui elenco, peraltro, è meramente indicativo - costituiscano di per sé circostanze eccezionali, ma unicamente che essi sono idonei a produrre siffatte circostanze. Ne consegue che non tutte le circostanze che si accompagnano a siffatti eventi sono necessariamente cause di esonero dall'obbligo di compensazione pecuniaria» (Corte giust., IV sez., c-549/07, *Wallentin-Hermann*, sent. 22-12-2008, p.to 22). Hanno aggiunto, altresì, che un evento tra quelli indicati nel detto Considerando 14 può essere qualificato come circostanza eccezionale unicamente se «non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfugge al suo effettivo controllo per la sua natura o per la sua origine» (Corte giust., *Wallentin-Hermann*, cit., p.to 23).

La Corte ha dedotto che possono essere considerati come circostanze eccezionali gli eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo (Corte giust., *Wallentin-Hermann*, cit., p.to 23. Corte giust., III sezione, c-315/15, *Pešková e Peška*, sent. 4-5-2017, p.to 22).

In aggiunta, occorre considerare che, nell'ambito dell'attività di un vettore aereo, non ogni evento inaspettato deve necessariamente essere qualificato come circostanza eccezionale, ma, dovendo detto vettore sistematicamente far fronte a problemi tecnici improvvisi potrebbe essere «inerente al normale esercizio dell'attività» (Corte giust., IX sez., *van der Lans*, c-257/14, sent. 17-9-2015, p.to 42, con nota di T. van der Wijngaart, in 41(1) *Air & Space L.* 59 (2016)).

Più in generale, dunque, «[a]i fini della configurabilità di "circostanze eccezionali" ex articolo 5, paragrafo 3, del Regolamento CE 261/2004, devono ricorrere cumulativamente due condizioni: l'evento non deve essere inerente al normale esercizio dell'attività del vettore e deve sfuggire all'effettivo controllo di quest'ultimo. È sufficiente che manchi una sola di tali condizioni per escludere l'esonero del vettore, senza che sia necessario verificare la sussistenza dell'altra» (Corte App. Roma, IV sez. civile, sent. 5-6-2025, n. 3537).

Sotto il profilo probatorio, è stato altresì affermato che «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» (Corte giust., III sez., c-195/17 e al., *Krüsemann e al.*, sent. 17-4-2018, p.to 14).

Oltre ai due criteri cumulativi suddetti (l'evento non deve essere inerente al normale esercizio dell'attività del vettore e deve sfuggire al controllo), può identificarsi l'ulteriore requisito - che potrebbe essere trattato come componente autonoma - articolato nella inevitabilità dell'evento e nell'adozione di tutte le misure del caso (cfr. R. Pazos, *The Extraordinary Circumstances Defence in Regulation (EC) 261/2004*, cit.).

Il criterio - per la verità non sempre omogeneo - utilizzato dal giudice per vagliare l'esistenza di una circostanza eccezionale ai fini del Regolamento è stato qualificato anche come *two-step test* (cfr. I. Deviatnikovaitė, *The Montreal Convention of 1999 and Regulation No 261/2004 in the EUCJ and national case law*, in 11(1) *Baltic J. L. & Pol.* 21 (2018)).

Le pronunce della Corte di giustizia sui temi qui in discussione sono state determinanti affinché l'ambito di applicazione della nozione di circostanze eccezionali venisse esteso ben oltre il dato testuale dell'art. 5, n. 3. Essa ha stabilito che, pur riferendosi espressamente alla sola cancellazione del volo, questa disposizione deve essere interpretata nel senso di consentire la possibilità per il vettore aereo di invocare l'esistenza di circostanze eccezionali - e quindi esimersi dal pagamento della compensazione pecuniaria prevista dall'art. 7 - anche nel caso in cui si verifichi un ritardo prolungato (Corte giust., *Sata International - Azores Airlines*, cit., p.to 19. Cfr., altresì, Corte giust., *Sturgeon e al.*, cit., p.to 69, in cui la Corte ha stabilito che «i passeggeri di voli ritardati possono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati ai fini dell'applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria»).

L'argomentazione svolta dalla Corte per giungere a una tale conclusione si fonda essenzialmente sul contenuto del Considerando 15 succitato, nel quale, come detto, è espressamente affermato che il vettore aereo possa addurre il verificarsi di una circostanza eccezionale quale causa di giustificazione per essere sollevato dall'obbligo di compensazione: si è visto, al riguardo, che il Considerando 15 verte sulle decisioni di gestione del traffico aereo che abbiano provocato un lungo ritardo. L'interpretazione che ne dà la Corte è che «[a]tteso che la nozione di lungo ritardo viene richiamata nel contesto delle circostanze eccezionali, occorre ritenere che il legislatore l'abbia altresì collegata al diritto alla compensazione pecuniaria» (Corte giust., *Sturgeon e al.*, cit., p.to 43). A supporto di tale approccio la Corte aggiunge due ulteriori considerazioni significative: in primo luogo, che «tale deduzione è implicitamente corroborata dalla finalità del regolamento» nella misura in cui «esso persegue l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione ai passeggeri degli aerei, a prescindere dal fatto che si trovino in una situazione di imbarco negato, cancellazione o ritardo del volo, poiché risultano tutti vittime di fastidi o gravi disagi assimilabili dovuti al trasporto aereo» (Corte giust., *Sturgeon e al.*, cit., p.to 44). In secondo luogo, che «Questa constatazione vale a maggior ragione in considerazione del fatto che le disposizioni che conferiscono diritti ai passeggeri del traffico aereo, comprese quelle che riconoscono il diritto alla compensazione pecuniaria, devono essere interpretate estensivamente» (Corte giust., *Sturgeon e al.*, cit., p.to 45. Cfr. Corte giust., *Wallentin-Hermann*, cit., p.to 17).

Per quanto attiene alla prova da fornire circa l'esistenza di una circostanza eccezionale e, più specificamente, con riguardo all'individuazione del soggetto su cui ricade tale onere probatorio, la Corte ha chiarito che, «atteso che non tutte le circostanze eccezionali determinano un esonero, spetta a colui che vuole avvalersene dimostrare, in aggiunta, che esse non si sarebbero comunque potute evitare con misure idonee 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 in questione. [...] Quest'ultimo deve infatti dimostrare che, anche avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, egli non avrebbe palesemente potuto evitare - se non a pena di acconsentire a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento pertinente - che le circostanze eccezionali cui doveva far fronte comportassero la cancellazione del volo» (Corte giust., *Wallentin-Hermann*, cit., p.ti 40 e 41. Sulla questione relativa alla insopportabilità del sacrificio per la capacità dell'impresa, cfr. anche Corte giust., *Eglītis e Ratnieks*, cit., p.to 37).

Allo stato, risulta particolarmente arduo per il vettore invocare proficuamente il verificarsi di una circostanza eccezionale ed essere così sollevato dall'obbligo di corrispondere la compensazione. Molti eventi, astrattamente suscettibili di essere qualificati come circostanze eccezionali e quindi di esentare il vettore dall'obbligo di pagamento della compensazione pecuniaria, non sono considerati tali dalla Corte, con la conseguenza che il vettore finisce perlopiù con l'essere onerato di ogni obbligo previsto dal Regolamento n. 261/2004, incluso quello di compensazione. Se ne ha prova nel fatto che la nozione di circostanza eccezionale è stata interpretata dalla Corte in modo restrittivo, escludendo in molti casi che ricorressero le condizioni per ritenere che una circostanza di questo tipo potesse ritenersi integrata. La ragione di ciò risiede nel fatto che il Regolamento n. 261/2004, all'art. 5, n. 1, lett. c), stabilisce il principio del diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di cancellazione di un volo, mentre il n. 3 dello stesso che fissa le condizioni al ricorrere delle quali il vettore aereo operativo non è tenuto a versare tale compensazione, va considerato come una deroga a tale principio, pertanto, deve essere interpretato restrittivamente (Corte giust., *Wallentin-Hermann*, cit., p.to 20).

A questo proposito, è stato affermato da una parte della dottrina che il regime di responsabilità del vettore aereo assume i connotati della responsabilità oggettiva, differenziandosi così da quello che caratterizza i settori ferroviari, marittimi e terrestri, nei quali gli operatori sono gravati da obblighi non altrettanto stringenti (A. Masutti, *Disservizi del trasporto: la tutela privilegiata in favore del passeggero aereo alla luce della giurisprudenza della Corte europea*, in *Dir. trasporti*, 2024, 2, 235, 245-246).

Tra le pronunce che escludono la qualificazione di un evento come circostanza eccezionale figura il citato caso *Sturgeon* nel quale la Corte ha interpretato il Regolamento nel senso di negare che potesse costituire una circostanza eccezionale il problema tecnico occorso a un aereo sfociato nella cancellazione o nel ritardo prolungato di un volo; in quel contesto la Corte ha stabilito - come chiarito poc'anzi - che sono fatte salve quelle situazioni in cui il 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 (Corte giust., *Sturgeon e al.*, cit., p.to 72). Il tenore di questa decisione sembrerebbe, in tal modo, ridimensionare il contenuto del Considerando 14 nella parte in cui include nella categoria delle circostanze eccezionali le «improvvisi carenze del volo sotto il profilo della sicurezza».

Nel citato caso *Wallentin-Hermann*, la cancellazione all'ultimo momento di un volo in partenza, dovuta a un complesso guasto al motore che aveva provocato conseguenze sulla turbina dell'aereo è stata considerata inidonea a costituire una circostanza eccezionale sull'assunto che «[r]isolvere un problema tecnico causato da una carenza nella manutenzione di un apparecchio deve [...] essere considerato inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo» (Corte giust., *Wallentin-Hermann*, cit., p.to 24). La Corte stessa ha aggiunto al riguardo che «[n]on si può tuttavia escludere che taluni problemi tecnici rientrino in tali circostanze eccezionali, purché essi discendano da eventi non inerenti al normale

esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggano all'effettivo controllo di quest'ultimo. Così sarebbe, ad 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 di fabbricazione nascosto che incide sulla sicurezza dei voli. Così sarebbe altresì in presenza di danni causati agli aeromobili da atti di sabotaggio o di terrorismo» (Corte giust., *Wallentin-Hermann*, cit., p.to 26). Tale orientamento è stato successivamente confermato con riguardo al verificarsi di un guasto inaspettato al motore di un aereo provocato dalla prematura difettosità di alcuni pezzi. La Corte, tuttavia, ha stabilito in proposito che un evento inaspettato di questo tipo «è inerente al normale esercizio dell'attività, dovendo detto vettore sistematicamente far fronte a problemi tecnici improvvisi siffatti. [...] D'altro lato, la prevenzione di un guasto del genere o la relativa riparazione, inclusa la sostituzione di un pezzo prematuramente difettoso, non sfuggono all'effettivo controllo del vettore aereo interessato», concludendo, pertanto, che questo caso non possa rientrare nella nozione di circostanze eccezionali (Corte giust., *van der Lans*, cit, p.ti 41-44. Sulla questione dell'effettivo controllo del vettore, cfr. Corte giust., III sez., c-12/11, *McDonagh*, sent. 31-1-2013, p.ti 29 e 38).

Anche l'urto di una scaletta mobile d'imbarco di un aeroporto contro un aeromobile, secondo la Corte, non può essere qualificato come circostanza eccezionale, atta ad esonerare il vettore aereo dal suo obbligo di versare una compensazione ai passeggeri in caso di ritardo prolungato di un volo operato da detto aeromobile. Esso va considerato, infatti, a giudizio della Corte, come un evento inerente al normale esercizio dell'attività del vettore. La Corte stessa ha anche rilevato come nel caso di specie nulla consentisse di concludere che il danno subito dall'aereo in questione fosse stato provocato da un atto estraneo ai normali servizi di un aeroporto - quale sarebbe un atto di sabotaggio o di terrorismo - riconducibile alla nozione di circostanze eccezionali (Corte giust., V sez., c-394/14, *Siewert e al.*, ordin. 14-11-2014, p.to 19).

La Corte ha negato il ricorrere di una circostanza eccezionale, con conseguente permanenza dell'obbligo di compensazione ex art. 7 a carico del vettore, anche in occasione di uno "sciopero selvaggio" non ufficialmente proclamato dai rappresentanti dei dipendenti dell'impresa, ma attuato attraverso un'azione collettiva spontanea da parte di una quota significativa dei piloti e del personale di cabina di una compagnia aerea, messasi in blocco in congedo di malattia al fine di manifestare le sue rivendicazioni contro le misure di ristrutturazione aziendale annunciate a sorpresa dalla direzione della compagnia. La Corte ha ritenuto che tale "sciopero selvaggio" non potesse essere considerato come una circostanza che sfugge all'effettivo controllo del vettore aereo interessato, oltre al fatto che esso trovava la sua origine in una decisione del vettore aereo e che, comunque, tale sciopero era cessato a seguito di un accordo di quest'ultimo con i rappresentanti dei dipendenti (Corte giust., *Krüsemann e al.*, cit., p.ti 43, 44 e 48).

La Corte ha, invece, riconosciuto che la collisione tra un aeromobile e un volatile rientra nella nozione di circostanze eccezionali, ai sensi dell'art. 5, par. 3, del Regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il Considerando 14 dello stesso (Corte giust., *Pešková e Peška*, cit., p.to 26).

Per quanto riguarda il verificarsi di fenomeni naturali, la Corte si è pronunciata, non già sulla richiesta di compensazione pecuniaria, ma sul rifiuto, da parte della compagnia, di prestare al passeggero l'assistenza prevista dall'art. 5, par. 1, lettera b), del Regolamento a seguito dell'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull, che è stata all'origine dell'annullamento del volo prenotato da tale passeggero e, più in generale, della chiusura di una parte dello spazio aereo europeo. La Corte ha stabilito al riguardo che tale evento costituisce una circostanza eccezionale, ma che ciò non esime la compagnia aerea dall'obbligo di prestare

assistenza (Corte giust., *McDonagh*, cit., p.to 34).

Parimenti, in un contesto differente, la Corte ha affermato che il comportamento molesto di un passeggero che ha indotto il comandante dell'aeromobile a dirottare il volo in questione verso un aeroporto diverso da quello di arrivo al fine di procedere allo sbarco di tale passeggero e dei suoi bagagli, rientrasse nella nozione di circostanza eccezionale (Corte giust., IV sez., c-74/19, *LE*, sent. 11-6-2020, p.to 62).

Con riferimento alla cancellazione o al ritardo prolungato conseguenti all'impatto di un fulmine sull'aeromobile destinato a operare il volo (c.d. *lightning strike*), la questione è stata oggetto di numerose pronunce dei giudici nazionali, le quali hanno tuttavia dato luogo a un orientamento giurisprudenziale non uniforme.

Oltre ai citati casi, di segno contrastante, richiamati dal giudice austriaco del rinvio nel procedimento qui in commento, l'analisi del contesto italiano rivela che il *lightning strike* è stato, in numerose pronunzie, riconosciuto idoneo - almeno astrattamente - a integrare una circostanza eccezionale, poiché considerato, per la sua natura o per la sua origine, come un evento estraneo al normale esercizio dell'attività di navigazione aerea e che sfugge all'effettivo controllo del vettore (Trib. Busto Arsizio, III sez. civile, sent. 23-2-2021, n. 273. Trib. Bologna, II sez. civile, sent. 15-11-2021, n. 2683. Trib. Bologna, II sez. civile, sent. 14-1-2022, n. 89. Trib. Roma, XVII sez. civile, sent. 6-4-2022, n. 5230. Trib. Siena, sent. 15-9-2022, n. 761, cit.). È, invece, stato escluso che il *lightning strike* costituisca una circostanza eccezionale in un numero più limitato di casi, in particolare sul presupposto che «anche a volere ritenere efficacemente provato il prospettato inconveniente (fulmine contro l'aeromobile), esso rientra senza dubbio tra quelli propriamente inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore» (Trib. Trapani, sent. 7-11-2022, n. 927 e n. 928).

Negli Orientamenti interpretativi della Commissione del 2016 il *lightning strike* non figura tra le circostanze eccezionali; vi rientrano, con formulazione alquanto generica, le condizioni meteorologiche, ma soltanto con riferimento a quelle situazioni in cui esse provochino una congestione aeroportuale.

I nuovi Orientamenti del 2024 non forniscono espressamente elementi ulteriori al riguardo, al di là di quanto già previsto nei precedenti del 2016 e di un mero richiamo al Considerando 14 del Regolamento n. 261/2004 che, come si è già detto, include - all'interno di un elenco di circostanze eccezionali - il generico verificarsi di condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo.

Nel par. 5.2.1 degli Orientamenti del 2024, gli eventi suscettibili di integrare una circostanza eccezionale vengono distinti in interni ed esterni al vettore aereo. I secondi sono descritti come quelli che derivano da circostanze esterne più o meno frequenti nella pratica, ma che il vettore aereo non controlla in quanto provocati da un fatto naturale o da un atto di un terzo; essi si qualificano generalmente come circostanze eccezionali. Nello stesso par. 5.2.1, per descrivere gli eventi interni, invece, si afferma che «[g]li eventi che non sono "esterni" dovrebbero essere qualificati come "interni" al vettore aereo operativo e pertanto non costituiscono circostanze eccezionali». Nell'elencazione degli eventi esterni contenuta nel par. 5.2.2, pur essendo rappresentate ampie ed eterogenee tipologie di situazioni che possono essere qualificate come circostanze eccezionali, tuttavia, non figura affatto il *lightning strike*: eppure, tra i casi indicati, oltre alla già citata congestione aeroportuale dovuta alle cattive condizioni meteorologiche, appaiono - *inter alia* - la collisione con i volatili, la collisione con altri aeromobili o con veicoli aeroportuali, il danneggiamento dell'aereo dovuto a un oggetto estraneo, nonché le eruzioni vulcaniche. Nel medesimo paragrafo sono indicati, tra gli eventi interni, i difetti tecnici dell'aeromobile, l'assenza di membri dell'equipaggio e gli scioperi del personale delle compagnie aeree.

5. – Alla luce di tale quadro complessivo, la Corte di giustizia è stata chiamata a stabilire se l'impatto di un fulmine su un aeromobile, verificatosi in occasione del volo precedente e tale da rendere necessaria l'effettuazione delle ispezioni obbligatorie di sicurezza previste, con conseguente ritardo nella rimessa in servizio del mezzo, possa integrare una circostanza eccezionale ai sensi dell'art. 5, par. 3, del Regolamento n. 261/2004. L'interpretazione dell'evento fornita dalla Corte, come detto, costituisce il parametro interpretativo cui il giudice del rinvio deve attenersi nella decisione della causa principale. Qualora tale evento non sia qualificabile, in linea di principio, come circostanza eccezionale, il Landesgericht Korneuburg dovrebbe accogliere l'appello della Airhelp senza ulteriori considerazioni e riformare la sentenza di primo grado impugnata. D'altro canto, l'inquadramento da parte della Corte dell'impatto di un fulmine con l'aereo e le conseguenze che ne derivano come circostanza eccezionale, non consentirebbe di per sé al giudice del rinvio di accogliere immediatamente la domanda, restando di sua competenza verificare, in via complementare, se la Austrian Airlines abbia adempiuto l'obbligo previsto dal Regolamento di adottare tutte le misure del caso. Soltanto al ricorrere di entrambi i presupposti – ossia la qualificazione dell'evento come circostanza eccezionale e l'adozione da parte del vettore aereo delle misure del caso – il Landesgericht Korneuburg potrebbe confermare la sentenza del giudice di prime cure.

Nel procedimento in questione, preliminarmente, la Corte di giustizia ha riaffermato che la «nozione di “circostanze eccezionali” [...] designa eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo di cui trattasi e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo, ove queste due condizioni sono cumulative e la loro osservanza deve essere oggetto di una valutazione caso per caso», richiamando al riguardo la propria giurisprudenza (Sent., p.to 20. Cfr. Corte giust., c-156/22 e al., *TAP Portugal*, sent. 11-5-2023, p.to 18).

La Corte ha, dunque, scrutinato entrambe le citate condizioni cumulative, muovendo dal proprio consolidato orientamento secondo cui la nozione di circostanze eccezionali deve essere interpretata restrittivamente in quanto derogatoria del diritto dei passeggeri alla compensazione. Per quanto riguarda la prima condizione, la Corte ha stabilito che l'impatto di un fulmine con un aeromobile non può essere considerato inerente al normale esercizio dell'attività del vettore per il solo fatto che le condizioni meteorologiche costituiscono un elemento connaturato all'operatività del trasporto aereo e che gli aeromobili sono concepiti in modo da poter resistere all'impatto di un fulmine. Per la Corte, «[p]ertanto, un evento del genere non può, per queste sole ragioni, essere escluso dalla nozione di “circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso”, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del considerando 14 di tale regolamento» (Sent., p.to 22). Al riguardo, essa ha osservato che «in tale considerando, il legislatore dell'Unione ha incluso nella nozione di “circostanze eccezionali” le “condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione”, in cui rientra in particolare il rischio di folgorazione di un aeromobile» (Sent., p.to 23).

In tal senso, il *lightning strike* viene assimilato, per natura, alla collisione con un corpo estraneo, come ad esempio un volatile, già qualificata in precedenza dalla Corte come circostanza eccezionale (Corte giust., *Pešková e Peška*, cit., p.to 24).

Per quanto concerne, poi, le ispezioni di sicurezza conseguenti all'impatto di un fulmine, la Corte ha sottolineato che esse non possono essere considerate intrinsecamente legate al sistema di funzionamento dell'apparecchio, dovendosi distinguere l'impatto di un fulmine da un guasto emerso prematuramente o anche inaspettatamente di taluni pezzi di un aeromobile, essendo in linea di principio

quest'ultimo - a differenza del primo - un evento intrinsecamente legato al sistema di funzionamento dell'aeromobile (Sent., p.to 26).

Ancora, la Corte ha altresì chiarito che per sottrarsi al proprio obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di ritardo prolungato o di cancellazione di un volo, il vettore può avvalersi di una circostanza eccezionale che ha inciso su un volo precedente operato dal vettore medesimo con lo stesso aeromobile, a condizione che esista un nesso di causalità diretta tra il verificarsi di tale circostanza e il ritardo o la cancellazione del volo successivo (Sent., p.to 19. Cfr. Corte giust., *LE*, cit., p.ti 53 e 54).

La Corte ha, dunque, concluso che «l'impatto di un fulmine su un aeromobile, che ha comportato ispezioni obbligatorie di sicurezza di quest'ultimo, soddisfa la prima delle due condizioni cumulative per essere qualificato come "circostanze eccezionali"» (Sent., p.to 27), non potendo essere considerato inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo.

Per quanto riguarda la seconda condizione indicata, ossia se l'impatto di un fulmine con l'aereo sfugga all'effettivo controllo del vettore, la Corte ha richiamato la distinzione tra eventi di origine interna ed eventi di origine esterna, ribadendo che rientrano nella nozione di eventi esterni «quelli risultanti dall'attività del vettore aereo e da circostanze esterne, più o meno frequenti nella pratica, ma che il vettore aereo non padroneggia, in quanto hanno origine in un fatto naturale o in quello di un terzo» (Sent., p.to 29. Cfr. Corte giust., Grande Sez., *Airhelp*, c-28/20, sent. 23-3-2021, p.ti 39 e 41).

A questo proposito, i giudici di Lussemburgo hanno precisato anche che la dimensione statistica dell'evento, ossia la sua frequenza, non è, di per sé, un elemento che consenta di concludere che sono presenti o meno circostanze eccezionali (Sent. p.to 30. Cfr. Corte giust., *Wallentin-Hermann*, cit., p.ti 36 e 37).

La Corte ha, pertanto, concluso che «l'impatto di un fulmine su un aeromobile, che abbia comportato ispezioni obbligatorie di sicurezza di quest'ultimo, deve essere considerato come un evento che trova la sua origine in un fatto naturale che sfugge all'effettivo controllo del vettore aereo in questione», e di conseguenza ha ritenuto soddisfatta anche la seconda condizione cumulativa necessaria affinché sia ritenuta sussistente una circostanza eccezionale ai sensi dell'art. 5, par. 3, del Regolamento (Sent., p.ti 31 e 32).

Sotto un differente punto di vista appare significativo anche il fatto che la Corte, nel qualificare l'impatto di un fulmine su un aereo come circostanza eccezionale, abbia posto tale qualificazione anche a presidio dell'obiettivo di sicurezza dei passeggeri che permea il Regolamento n. 261/2004 ed è specificato nel Preambolo, al Considerando 1, «che implica di non incitare i vettori aerei ad astenersi dall'adottare le misure richieste facendo prevalere il mantenimento e la puntualità dei loro voli sull'imperativo di sicurezza» (Sent., p.to 33).

La Corte, in definitiva, nel rispondere alla questione sollevata dal giudice del rinvio, ha dichiarato che l'art. 5, par. 3, del Regolamento n. 261/2004 «deve essere interpretato nel senso che la nozione di «circostanze eccezionali» ricomprende l'impatto di un fulmine su un aeromobile con il quale avrebbe dovuto essere effettuato un volo, da cui siano conseguite ispezioni obbligatorie di sicurezza dell'aeromobile che hanno condotto alla sua reimmissione in servizio tardiva» (Sent., p.to 38).

Una volta accertato il primo dei due presupposti necessari per esonerare il vettore dall'obbligo di compensazione pecuniaria del passeggero, ossia la qualificazione dell'evento come circostanza eccezionale, è imprescindibile, tuttavia, verificare anche la sussistenza del secondo presupposto succitato, vale a dire se il vettore abbia o meno adottato le misure del caso; ossia quelle misure che - ai sensi dell'art. 5, par. 3, del Regolamento n. 261/2004, letto alla luce del Considerando 14 - sono idonee a evitare il verificarsi di circostanze eccezionali quale condizione per

sottrarsi all'obbligo di versare al passeggero interessato la compensazione pecuniaria prevista dall'art. 7 del Regolamento (Sent., p.to 34).

Pur essendo, quella delle "misure del caso", come già detto, una questione su cui è competente a decidere il giudice del rinvio, la Corte di giustizia, tuttavia, ha enunciato su questo aspetto alcuni criteri applicativi, in una duplice accezione.

In particolare, da un lato, per quanto riguarda le "misure del caso" - ai sensi dell'art. 5, par. 3, del Regolamento n. 261/2004, letto alla luce del Considerando 14 - che il vettore avrebbe dovuto adottare per evitare il verificarsi di circostanze eccezionali, quale condizione per sottrarsi all'obbligo di versare la compensazione, la Corte, avendo precisato che vanno prese in considerazione solo le misure concretamente esigibili dal vettore, sotto il profilo tecnico e amministrativo, purché non comportino sacrifici insopportabili e sia dimostrata la loro effettiva adozione, ha rilevato che «sebbene misure preventive, quali misure per aggirare le zone soggette a forti perturbazioni, consentano di evitare gli impatti di fulmini, è particolarmente difficile, nonostante i dati meteorologici e le rotte moderne [...] escludere totalmente l'attraversamento di alcune di tali zone» (Sent., p.to 34. Cfr. Corte giust., *Pešková e Peška*, cit., p.to 48).

Da un altro lato, per quanto riguarda le "misure del caso" - ai sensi dell'art. 5, par. 3, del Regolamento n. 261/2004, letto alla luce del Considerando 15 - che il vettore avrebbe dovuto attuare al fine di evitare ritardi o cancellazioni dei voli in conseguenza di circostanze eccezionali che non era stato possibile evitare, la Corte ha evidenziato che, secondo la propria costante giurisprudenza, un vettore aereo il cui volo abbia subito un ritardo prolungato o sia stato cancellato a causa del verificarsi di tali circostanze deve ancora dimostrare, per sottrarsi all'obbligo di compensazione pecuniaria, che, anche avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, non avrebbe potuto evitare che le ridette circostanze comportassero la cancellazione o il ritardo prolungato del volo, se non al prezzo di sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa (Sent., p.to 36. Cfr. Corte giust., *Pešková e Peška*, cit., p.ti 28 e 29. Corte giust., *Germanwings*, cit., p.to 19).

6. – La sentenza in commento si inserisce in un contesto caratterizzato da un'applicazione giurisprudenziale non uniforme della nozione di circostanze eccezionali con riferimento al *lightning strike*, fenomeno che, come dimostrano le decisioni dei giudici nazionali richiamate, ha dato luogo a esiti divergenti sul piano interpretativo. In tale quadro, l'intervento della Corte assume un rilievo sistematico, poiché colma un vuoto interpretativo con riguardo a una fattispecie che non ha trovato una esplicita qualificazione né nel testo del Regolamento n. 261/2004, né negli Orientamenti interpretativi della Commissione.

Tale lacuna risulta tanto più peculiare ove si consideri che già nel 2013, nel documento denominato *Preliminary (o Draft) list of extraordinary circumstances following the National Enforcement Bodies (NEB) meeting held on 12 April 2013*, l'impatto di un fulmine con l'aeromobile figurava espressamente, all'interno della categoria *Meteorological*, tra gli eventi suscettibili di incidere sulla sicurezza del volo o sull'integrità dell'aeromobile, rendendo necessarie verifiche tecniche immediate. L'omessa trasposizione di tale concetto negli atti successivi della Commissione ha contribuito a mantenere un margine di incertezza interpretativa, che trova ora soluzione nella pronuncia della Corte in commento.

La questione assume, peraltro, un rilievo non trascurabile anche sotto un diverso profilo: il fenomeno del *lightning strike* non è statisticamente infrequente nell'aviazione civile e, secondo dati tecnici di settore, interessa quotidianamente numerosi aeromobili su scala globale. In un contesto in cui secondo quanto emerge dagli scenari climatici si prospetta in futuro un probabile aumento dell'intensità e della frequenza degli eventi meteorologici estremi, la qualificazione giuridica di tali eventi è destinata a incidere in misura sempre più marcata sull'equilibrio tra tutela

del passeggero e sostenibilità operativa del vettore aereo (cfr. Eurocontrol, *Climate Change Risks for European Aviation*, 2021, *Summary Report e Annex 2*. EASA, *Scientific Committee Annual Report 2024*, 2024).

Sebbene tali ultime considerazioni non presentino immediata attinenza con la qualificazione giuridica dell'evento ai sensi dell'art. 5, par. 3, del Regolamento, nondimeno, esse contribuiscono a collocare la decisione della Corte in un contesto operativo caratterizzato da una crescente esposizione dell'aviazione ai gravi rischi meteorologici.

Con riguardo alle prospettive di sviluppo futuro delle tematiche in discussione, il quadro giuridico di fonte unionale sin qui delineato è destinato, probabilmente, a mutare sensibilmente. Al fine di rafforzare i diritti e la tutela dei passeggeri nell'UE, il 13 marzo 2013 la Commissione aveva trasmesso al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta di adozione di un Regolamento con cui modificare i citati Regolamenti n. 261/2004 e n. 2027/97 (COM(2013) 130 final – 2013/0072 COD). Pronunciatosi il Parlamento europeo in prima lettura il 5 febbraio 2014, per undici anni l'iter del provvedimento è poi rimasto in una situazione di sostanziale impasse dovuta, non da ultimo, a divergenze tra gli Stati membri. Recentemente, il procedimento ha conosciuto una nuova fase d'impulso, tuttavia, ad oggi non è stata ancora raggiunta una sintesi tra le posizioni del Parlamento europeo e del Consiglio: il 29 settembre 2025 il Consiglio Trasporti dell'UE ha espresso la propria posizione, conformemente all'accordo politico raggiunto dal Consiglio medesimo il 5 giugno dello stesso anno; il 21 gennaio 2026 il Parlamento ha adottato in seconda lettura la propria posizione proponendo emendamenti a quella del Consiglio; spetta ora a quest'ultimo pronunciarsi a sua volta in seconda lettura.

Tra gli aspetti più dibattuti vi è quello - rilevante per l'analisi qui svolta - della definizione della nozione di circostanze eccezionali, idonee a esonerare le compagnie di navigazione aerea dall'obbligo di compensazione. Al riguardo, in base alla posizione del Consiglio, andrebbero allegati al Regolamento *in fieri* due elenchi non esaustivi, il primo dei quali costituito da circostanze considerate eccezionali e il secondo costituito da circostanze non considerate eccezionali, con l'intento di ridurre l'incertezza interpretativa. Il Parlamento europeo, basandosi su una diversa impostazione, con gli emendamenti n. 213 e seguenti ha previsto un'unica lista esaustiva di circostanze eccezionali, al di fuori delle quali le compagnie aeree sarebbero tenute a versare al passeggero una compensazione pecuniaria al verificarsi di un ritardo prolungato del volo e degli altri casi contemplati. È interessante notare, con riguardo alla possibilità che un fulmine colpisca l'aeromobile, che, secondo la formulazione proposta dal Consiglio, tra le circostanze eccezionali andrebbero annoverati «condizioni meteorologiche e danni all'aeromobile legati a eventi meteorologici incompatibili con la sicurezza del volo (come fulmini, grandine, temporali, turbolenze intense o vento forte)», pertanto i fulmini sarebbero in questo caso espressamente menzionati. Invece, nell'emendamento n. 217 del Parlamento europeo, tale disposizione è stata riformulata nel senso che dovrebbero essere considerate straordinarie quelle circostanze rappresentate da «condizioni meteorologiche incompatibili con la sicurezza del volo o che hanno danneggiato l'aeromobile in volo o sulla pista dopo il rilascio dal servizio, rendendo impossibile il funzionamento sicuro del volo».

Le questioni ancora in discussione, oltre a quella citata, sono numerose: tra esse possono qui ricordarsi quelle sull'esplicita previsione di una soglia comune di tre ore di ritardo rispetto all'orario del volo originariamente previsto, trascorse le quali scatterebbe per il vettore l'obbligo di compensazione pecuniaria (cfr. emendamento e recital n. 21); sulla definizione del *quantum* da erogare a titolo di compensazione nei casi previsti (cfr. emendamenti nn. 100-103); concernenti la legittimazione - se del viaggiatore oppure del vettore aereo - a scegliere tra

rimborso, prosecuzione del viaggio o reindirizzamento, nei casi previsti (emendamento n. 14); riguardanti gli aspetti relativi alla semplificazione delle procedure e l'introduzione di sistemi digitali e automatici per evadere le richieste di rimborso; sugli obblighi del vettore di informazione, assistenza e reindirizzamento (cfr. *inter alia* emendamenti nn. 2 e 17); e sulle questioni concernenti l'impatto climatico-ambientale dei voli (cfr. emendamento n. 25).

Ulteriori proposte di modifica alla normativa unionale attualmente in vigore sono contenute nella proposta legislativa di revisione del quadro normativo in materia di diritti dei passeggeri - in questo caso, non limitata soltanto al trasporto aereo - che la Commissione ha presentato nel 2023 (COM(2023) 753 final – 2023/0437 COD del 29-11-2023), le quali sono volte sia a fornire un contributo all'incentivazione dell'uso di modi di trasporto collettivi e, quindi, anche ad attuare il Green Deal, sia a rispondere all'esigenza di superare le carenze nell'attuazione e nell'applicazione dei diritti dei passeggeri, sia ad assicurare il rimborso dell'intero costo del biglietto in alcuni casi stabiliti. Assieme alla proposta legislativa descritta, la Commissione ha presentato in pari data un'ulteriore proposta relativa ai diritti dei passeggeri nell'ambito dei viaggi multimodali (COM(2023) 752 final del 29-11-2023).

In tale contesto, la sentenza in commento assume un rilievo sistematico, poiché contribuisce a definire in modo più preciso i confini applicativi della nozione di circostanza eccezionale con riferimento a una fattispecie non infrequente nella prassi. Resta affidata al giudice nazionale la concreta applicazione dei criteri così delineati, secondo un bilanciamento che continua a caratterizzare la materia trattata.

Ferdinando Franceschelli
Dip.to di Scienze giuridiche e sociali
Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara
ferdinando.franceschelli@unich.it

