

Volo cancellato per guasto tecnico: cosa prevede la Corte Ue

Gianluca Piemonte | 01 apr 2020

L'evoluzione giurisprudenziale europea dal 2008 conferma che il guasto tecnico non è circostanza eccezionale, perché rientra nel normale esercizio dell'attività del vettore

Avv. Gianluca Piemonte - Il guasto tecnico è uno dei motivi più frequenti di un **volo cancellato o in ritardo**. Ma dal 2008 la Corte di Giustizia dell'[Unione europea](#) ha affermato che il guasto tecnico non rientra nella **nozione di circostanza eccezionale** di cui all'art. 5, par. 3, del Regolamento (CE) n. 261/2004. Con la conseguenza che il vettore è obbligato a corrispondere la compensazione pecuniaria prevista dall'art. 7 pari a 250, 400 o 600 euro, a seconda della lunghezza della tratta aerea.

In passato, le compagnie aeree invocavano il motivo tecnico per giustificare la cancellazione o il ritardo di un volo aereo, al fine di negare al passeggero la predetta compensazione pecuniaria. Per la verità, il guasto tecnico veniva utilizzato anche come pretesto per coprire motivi differenti, quali un mero ritardo nella rotazione delle operazioni di volo imputabile a fatto e colpa del vettore.

[La prima sentenza della Corte Ue sul guasto tecnico](#)

[La Corte ritorna nel 2015 sulla nozione di guasto tecnico](#)

[Elevato grado di protezione dei passeggeri](#)

La prima sentenza della Corte Ue sul guasto tecnico

[\[Torna su\]](#)

Con la [sentenza 22 dicembre 2008, causa C-549/07](#), la Corte di Giustizia si pronunciò per la prima volta al riguardo, affermando che *"un problema tecnico occorso ad un aeromobile e che comporta la cancellazione di un volo non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi [dell'art. 5, par. 3], a meno che detto problema derivi da eventi che, per la loro natura o la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono al suo effettivo controllo"*.

Alla base di tale statuizione, vi è la considerazione che i vettori devono regolarmente fare fronte a diversi problemi tecnici, i quali sono inevitabilmente **connessi con il funzionamento degli aeromobili**. Peraltro, lo stesso trasporto aereo è caratterizzato da un elevato grado tecnologico degli aeromobili, ove il guasto, nonché la risoluzione dello stesso, rientra nel **normale esercizio dell'attività** del vettore aereo.

Il guasto tecnico potrebbe rientrare nella nozione di circostanza eccezionale solamente qualora originasse da un vizio di fabbricazione nascosto o da un atto di sabotaggio o di terrorismo. Si tratta di casi rarissimi e difficilmente rintracciabili nel diritto vivente. La valutazione, però, spetta sempre al giudice nazionale investito del merito.

La Corte ritorna nel 2015 sulla nozione di guasto tecnico

[\[Torna su\]](#)

Con la [sentenza 17 settembre 2015, causa C-247/14](#), la Corte di Giustizia ritorna a pronunciarsi sulla nozione di guasto tecnico, per analizzare nuovi profili che gli erano stati sottoposti a seguito di un procedimento in Olanda. I fatti consistevano in un ritardo del volo aereo della KLM di ben 29 ore, causato da un guasto tecnico. Sul punto, la KLM evidenziava nel merito della propria difesa che il guasto, peraltro verificatosi dopo la manutenzione, era dovuto a pezzi difettosi che non avevano superato la loro vita media e riguardo ai quali il fabbricante non aveva fornito indicazioni di possibili vizi dopo un certo periodo di utilizzo.

La Corte di Giustizia, al riguardo, ha affermato ancora il principio già espresso in precedenza nel 2008, secondo il quale il guasto tecnico provocato dalla prematura difettosità di alcuni pezzi di un aeromobile rimane sempre intrinsecamente legato al sistema assai complesso di funzionamento dell'aeromobile.

La stessa Corte di Giustizia, peraltro, chiarisce che resta impregiudicato il diritto del vettore aereo di rivalersi nei confronti del fabbricante, ai sensi dell'art. 13. Al vettore sarebbe così consentito agire con un'**azione di regresso** nei confronti del terzo (fabbricante) al quale imputare la colpa. In questo modo, il vettore potrebbe ridurre o anche eliminare l'onere finanziario costretto a sopportare in conseguenza dell'obbligo di compensazione imposto dal Regolamento (CE).

Elevato grado di protezione dei passeggeri

[\[Torna su\]](#)

La giurisprudenza europea, quindi, resta ancora ferma nel ritenere che la circostanza eccezionale dell'art. 5, par. 3, costituisce di certo una deroga al diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri, ma va **interpretata restrittivamente** (in conformità alla [sentenza Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771](#), punto 20).

Ai passeggeri resta così accordato un elevato grado di protezione nei confronti del vettore aereo, idoneo a limitare i disagi e i fastidi causati dal ritardo o dalla cancellazione di un volo aereo, in conformità allo spirito che aveva istituito le regole comuni di cui al Regolamento (CE) n. 261/2004 in materia di disservizi aerei.

[Gianluca Piemonte](#)

Avvocato esperto in diritto civile e internazionale.

Conosciuto per il focus sulla tutela dei diritti umani davanti alla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo (CEDU) e per i diritti legati alla disforia di genere nel cambio sesso.

Dal 2012 coordina lo staff legale di TuoRisarcimento (<https://tuorisarcimento.it/>) per voli in ritardo, cancellati e in overbooking.

Svolge attività di *legal advisor* per società straniere con sede in Europa e Russia.