

## SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

4 maggio 2017 (\*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 5, paragrafo 3 – Compensazione dei passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato di un volo – Portata – Esonero dall’obbligo di compensazione – Collisione tra un aeromobile e un volatile – Nozione di “circostanze eccezionali” – Nozione di “misure del caso” per rispondere a una circostanza eccezionale o alle conseguenze di una tale circostanza»

Nella causa C-315/15,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dall’Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunale distrettuale di Praga 6, Repubblica ceca), con decisione del 28 aprile 2015, pervenuta in cancelleria il 26 giugno 2015, nel procedimento

**Marcela Pešková,**

**Jiří Peška**

contro

**Travel Service a.s.,**

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da L. Bay Larsen, presidente di sezione, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan e D. Šváby (relatore), giudici,

avvocato generale: Y. Bot

cancelliere: V. Tourrès, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza del 13 luglio 2016,

considerate le osservazioni presentate:

- per M. Pešková e J. Peška, da D. Sekanina, advokát;
- per la Travel Service a.s., da J. Bureš, advokát;
- per il governo ceco, da M. Smolek e J. Vláčíl, in qualità di agenti;
- per il governo tedesco, da M. Kall, in qualità di agente;
- per il governo italiano, da G. Palmieri in qualità di agente, assistita da F. Di Matteo, avvocato dello Stato;
- per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;
- per la Commissione europea, da K. Simonsson e P. Ondrusek, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 28 luglio 2016,  
ha pronunciato la seguente

### Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia che oppone la sig.ra Marcela Pešková e il sig. Jiří Peška alla Travel Service a.s., un vettore aereo, in merito al rifiuto di quest'ultimo di versare una compensazione a tali passeggeri, il cui volo aveva subito un ritardo prolungato.

### Contesto normativo

- 3 I considerando 1, 7, 14 e 15 del regolamento n. 261/2004 enunciano quanto segue:
  - «(1) L'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.
  - (...)
  - (7) Per garantire l'effettiva applicazione del presente regolamento, gli obblighi da esso derivanti dovrebbero incombere al vettore aereo che opera o intenda operare un volo con un aeromobile di proprietà, preso a noleggio con o senza equipaggio o in qualsiasi altra forma.
  - (...)
  - (14) Come previsto ai sensi della convenzione di Montreal, gli obblighi che incombono ai vettori aerei operativi dovrebbero essere limitati o dovrebbero non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.
  - (15) Dovrebbe essere considerata una circostanza eccezionale il caso in cui l'impatto di una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno provochi un lungo ritardo, un ritardo che comporti un pernottamento o la cancellazione di uno o più voli per detto aeromobile, anche se tutte le ragionevoli misure sono state adottate dal vettore aereo interessato per evitare ritardi o cancellazioni».

- 4 L'articolo 5 di tale regolamento così dispone:

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

(...)

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7 (...)

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

(...)).

5 L'articolo 7 di detto regolamento, recante il titolo «Diritto a compensazione pecuniaria», al suo paragrafo 1 prevede quanto segue:

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

a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1 500 chilometri;

(...)).

6 L'articolo 13 del medesimo regolamento, intitolato «Diritti ad azioni di regresso», dispone quanto segue:

«Qualora il vettore aereo operativo versi una compensazione pecuniaria o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, nessuna disposizione dello stesso può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile. In particolare, il presente regolamento non limita in alcun modo il diritto del vettore aereo operativo di chiedere il rimborso ad un operatore turistico o qualunque altra persona con cui abbia stipulato un contratto. Del pari, nessuna disposizione del presente regolamento può essere interpretata come limitazione al diritto di un operatore turistico o di un terzo che non sia un passeggero e con cui il vettore operativo ha stipulato un contratto di chiedere un rimborso o un risarcimento al vettore operativo conformemente al diritto applicabile».

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

7 I ricorrenti nel procedimento principale hanno prenotato, presso la Travel Service, un volo con partenza da Burgas (Bulgaria) e destinazione Ostrava (Repubblica ceca).

8 Tale volo è stato operato il 10 agosto 2013 con un ritardo all'arrivo di cinque ore e venti minuti.

9 Il volo rientrava nella seguente sequenza programmata: Praga – Burgas – Brno (Repubblica ceca) – Burgas – Ostrava.

10 Durante la tratta da Praga a Burgas, è stato constatato il guasto tecnico ad una valvola. Per la risoluzione di tale guasto è stato necessario un intervento di un'ora e quarantacinque minuti.

- 11 All'atterraggio del volo da Burgas a Brno, l'aeromobile, secondo quanto affermato dalla Travel Service, è entrato in collisione con un volatile, motivo per cui è stato effettuato un controllo dell'aeromobile, senza tuttavia che fossero riscontrati danni. Un tecnico della Travel Service è stato comunque trasportato con aeromobile privato da Slaný (Repubblica ceca) a Brno per effettuare in loco la messa in servizio di tale aeromobile. Egli è stato informato dall'equipaggio di quest'ultimo che un'altra società aveva già effettuato un controllo, ma il proprietario dell'aeromobile, la Sunwing, non aveva riconosciuto l'abilitazione della stessa a effettuare tale controllo. La Travel Service ha controllato nuovamente il punto d'impatto, precedentemente pulito, senza riscontrare traccia dell'impatto sui motori o su altre parti dell'aeromobile.
- 12 L'aeromobile ha successivamente effettuato il volo da Brno a Burgas, poi da Burgas a Ostrava, tratta utilizzata dai ricorrenti.
- 13 Con atto depositato il 26 novembre 2013 presso l'Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunale distrettuale di Praga 6, Repubblica ceca), i ricorrenti nel procedimento principale hanno ciascuno richiesto il pagamento di un importo di circa 6 825 corone ceche (CZK) (circa EUR 250), ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004. Con decisione del 22 maggio 2014, tale giudice ha accolto la loro richiesta sulla base del rilievo che le circostanze del caso di specie non potevano essere qualificate come «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento poiché la scelta del procedimento di messa in servizio di un aeromobile in seguito a un incidente tecnico, come la collisione con un volatile, spettava alla Travel Service. A tale riguardo, l'Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunale distrettuale di Praga 6) ha aggiunto che la Travel Service non aveva dimostrato di aver fatto quanto possibile per evitare un ritardo del volo, poiché si era limitata ad affermare che «era necessario», dopo la collisione dell'aeromobile con un volatile, aspettare l'arrivo di un tecnico autorizzato.
- 14 Il 2 luglio 2014 la Travel Service ha impugnato tale decisione. Il Městský soud v Praze (corte regionale di Praga capitale, Repubblica ceca) ha respinto tale impugnazione con ordinanza del 17 luglio 2014, per il motivo che essa era irricevibile tenuto conto del fatto che la decisione dell'Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunale distrettuale di Praga 6) statuiva su due domande distinte, nessuna delle quali per un valore superiore a CZK 10 000 (circa EUR 365).
- 15 Il 18 agosto 2014 la Travel Service ha proposto dinanzi all'Ústavní soud (Corte costituzionale, Repubblica ceca), un ricorso costituzionale contro la decisione dell'Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunale distrettuale di Praga 6) del 22 maggio 2014. Con decisione del 20 novembre 2014, l'Ústavní soud (Corte costituzionale) ha accolto tale ricorso e annullato la decisione dell'Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunale distrettuale di Praga 6) per violazione del diritto fondamentale della Travel Service a un processo equo e del diritto fondamentale al giudice naturale precostituito per legge, dal momento che l'Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunale distrettuale di Praga 6), in quanto giudice di ultima istanza, era tenuto a sottoporre una questione pregiudiziale alla Corte di giustizia ai sensi dell'articolo 267 TFUE, poiché la risposta alla questione se la collisione di un aeromobile con un volatile, congiuntamente ad altri eventi di natura tecnica, dovesse essere qualificata come «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 non emergeva chiaramente né da tale regolamento né dalla giurisprudenza della Corte.
- 16 La controversia è stata rinviata dinanzi all'Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunale distrettuale di Praga 6). Tale giudice nutre dubbi, innanzitutto, sulla questione se la collisione di un aeromobile con un volatile rientri nella nozione di «evento», ai sensi del punto 22 della sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), o in quella

di «circostanza eccezionale», ai sensi del considerando 14 di detto regolamento, come interpretato dalla sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), o se tali due nozioni si confondano. Esso s'interroga, inoltre, sul carattere inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo di siffatti eventi, tenuto conto, da un lato, della loro frequenza e, dall'altro, del fatto che il vettore non può né prevederli né controllarli, poiché tale controllo è effettuato dai gestori degli aeroporti. Esso si chiede, inoltre, se i problemi tecnici che conducono a una tale collisione e le misure amministrative e tecniche adottate per rimediarvi debbano altresì essere considerate come circostanze eccezionali e in che misura possano essere considerate necessarie. In ultimo, esso s'interroga sulle modalità di valutazione di un ritardo pari o superiore a tre ore, causato, come nel caso del procedimento principale, dalla concomitanza di diverse cause, ovvero la riparazione di un problema tecnico seguita dai procedimenti di controllo da effettuare in seguito alla collisione con un volatile.

17 In tale contesto, l'Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunale distrettuale di Praga 6) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se la collisione di un aeromobile con un volatile costituisca un evento ai sensi del punto 22 della sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), ovvero costituisca una “circostanza eccezionale” ai sensi del considerando 14 del regolamento n. 261/2004 o [una collisione siffatta] non ricada in alcuna di tali nozioni di cui sopra.
- 2) Ove la collisione di un aeromobile con un volatile costituisca una “circostanza eccezionale” ai sensi del considerando 14 del [regolamento n. 261/2004], se il vettore aereo possa considerare i meccanismi di controllo a titolo preventivo posti in essere, in particolare, in prossimità degli aeroporti (quali, per esempio, dispositivi di dissuasione acustica, la collaborazione con ornitologi, l'eliminazione dei principali punti di sosta o di volo dei volatili, l'allontanamento mediante emissioni luminose ecc.), come misure del caso dirette a evitare una collisione siffatta. In tale caso si chiede cosa costituisca un evento ai sensi del punto 22 della [sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)].
- 3) Ove la collisione di un aeromobile con un volatile costituisca un evento ai sensi del punto 22 della [sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)], se la stessa possa parimenti essere considerata un evento ai sensi del considerando 14 del regolamento e se sia possibile, in tal caso, considerare che costituisca una circostanza eccezionale ai sensi del considerando 14 del regolamento [n. 261/2004] il complesso delle misure tecniche e amministrative che il vettore aereo è tenuto ad adottare successivamente alla collisione di un aeromobile con un volatile il quale, tuttavia, non ha procurato danni all'aeromobile.
4. Ove il complesso delle misure tecniche e amministrative adottate successivamente alla collisione di un aeromobile con un volatile che, tuttavia, non ha procurato danni all'aeromobile, costituisca una “circostanza eccezionale” ai sensi del considerando 14 del [regolamento n. 261/2004], se sia possibile richiedere, nell'ambito delle misure del caso, che il vettore aereo prenda in considerazione, già in sede di programmazione dei voli, il rischio che si renda necessario mettere in atto tali misure tecniche e amministrative a seguito della collisione di un aeromobile con un volatile e che ne tenga già conto negli orari di volo.
- 5) Si chiede come occorra valutare l'obbligo di compensazione pecuniaria incombente al vettore aereo ai sensi dell'articolo 7 del [regolamento n. 261/2004], qualora il ritardo

sia causato non solo dalle misure amministrative e tecniche adottate successivamente alla collisione dell'aeromobile con un volatile che non ha procurato danni all'aeromobile, ma anche, in larga misura, dalla risoluzione di un problema tecnico privo di relazione con la suddetta collisione dell'aeromobile con un volatile».

### **Sulle questioni pregiudiziali**

#### *Sulla prima questione*

- 18 Con la prima questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso, debba essere interpretato nel senso che la collisione tra un aeromobile e un volatile rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi di tale disposizione.
- 19 In limine, occorre ricordare che, in caso di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, vale a dire un ritardo di durata pari o superiore a tre ore, il legislatore dell'Unione ha voluto modificare gli obblighi dei vettori aerei previsti dall'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 (sentenza del 23 ottobre 2012, Nelson e a., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 40).
- 20 Secondo i considerando 14 e 15 e l'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, il vettore aereo, in deroga alle disposizioni del paragrafo 1 dello stesso articolo, è liberato infatti dal suo obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri a norma dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 se può dimostrare che la cancellazione o il ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore sono dovuti a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso (v., in tal senso, sentenze del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 69, e del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punto 38).
- 21 A tale proposito, ai sensi del considerando 14 di detto regolamento, 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 (v. sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 21).
- 22 La Corte ne ha dedotto che possono essere considerate circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 gli eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non siano inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggano all'effettivo controllo di quest'ultimo (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 23; del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punto 29, nonché del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punto 36).
- 23 Al contrario, deriva dalla giurisprudenza della Corte che non costituisce circostanza eccezionale la prematura difettosità di alcuni pezzi di un aeromobile, essendo un problema tecnico del genere intrinsecamente legato al sistema di funzionamento dell'apparecchio. Tale evento inaspettato, infatti, non sfugge all'effettivo controllo del vettore aereo dato che spetta a quest'ultimo garantire la manutenzione e il buon funzionamento degli aeromobili che gestisce per le sue attività economiche (v., in tal senso, sentenza del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punti 41 e 43).

- 24 Nella fattispecie, non essendo una collisione tra un aeromobile e un volatile, e l'eventuale danno provocato da tale collisione, intrinsecamente legati al sistema di funzionamento dell'apparecchio, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo per la loro natura o per la loro origine e sfuggono, quindi, al suo effettivo controllo. Pertanto, detta collisione deve essere qualificata come «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.
- 25 A tale proposito, non rileva sapere se tale collisione ha effettivamente provocato danni all'aeromobile di cui trattasi. Infatti, l'obiettivo di garantire ai passeggeri degli aerei un elevato livello di protezione, perseguito dal regolamento n. 261/2004, come specificato al considerando 1 dello stesso, comporta il fatto di non incitare i vettori aerei ad astenersi dall'adottare le misure richieste da un tale incidente facendo prevalere il mantenimento e la puntualità dei loro voli sull'obiettivo di sicurezza degli stessi.
- 26 Alla luce delle considerazioni che precedono, si deve rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso, deve essere interpretato nel senso che la collisione tra un aeromobile e un volatile rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi della disposizione suddetta.

*Sulla seconda e sulla terza questione*

Osservazioni preliminari

- 27 Come ricordato al punto 20 della presente sentenza, il vettore aereo è liberato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 se può dimostrare che la cancellazione o il ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore sono dovuti a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.
- 28 Poiché non tutte le circostanze eccezionali determinano un esonero, spetta a colui che vuole avvalersene dimostrare che esse non si sarebbero comunque potute evitare con misure adeguate alla situazione, ossia mediante le misure che, nel momento in cui si sono verificate tali circostanze eccezionali, rispondono, in particolare, a condizioni tecnicamente ed economicamente sopportabili per il vettore aereo di cui trattasi (v. sentenza del 12 maggio 2011, Eglītis e Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punto 25 e giurisprudenza ivi citata).
- 29 Esso deve quindi 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 preso in considerazione – che le circostanze eccezionali cui doveva far fronte comportassero la cancellazione o un ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore (v., in tal senso, sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 61, e del 12 maggio 2011, Eglītis e Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punto 25).
- 30 La Corte ha, quindi, accolto un concetto di «misure del caso» da precisarsi di volta in volta e flessibile, lasciando al giudice nazionale il compito di valutare se, nelle circostanze del caso di specie, si potesse considerare che il vettore aereo aveva adottato le misure idonee in funzione della situazione (v., in tal senso, sentenza del 12 maggio 2011, Eglītis e Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punto 30).

- 31 È alla luce delle considerazioni che precedono che si deve rispondere alle questioni seconda e terza con le quali il giudice del rinvio s'interroga sulle misure che un vettore aereo deve porre in essere affinché sia esonerato dall'obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri a norma dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, allorché intervenga una collisione dell'aeromobile con un volatile che provoca un ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore.

Sulla terza questione

- 32 Con la terza questione, che deve essere esaminata immediatamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso, debba essere interpretato nel senso che la cancellazione o il ritardo prolungato del volo sono dovuti a circostanze eccezionali, allorché tale cancellazione o tale ritardo derivino dal ricorso, da parte del vettore aereo, a un esperto di sua scelta al fine di effettuare nuovamente le verifiche di sicurezza richieste da una collisione con un volatile, dopo che queste sono state già effettuate da un esperto autorizzato a norma delle normative applicabili.
- 33 Dalla domanda di pronuncia pregiudiziale emerge che, in seguito ad una collisione con un volatile, l'aeromobile in questione, utilizzato dalla Travel Service, è stato oggetto dopo l'atterraggio di un controllo di sicurezza effettuato da una società autorizzata senza che fossero riscontrati danni all'aeromobile. La Travel Service ha comunque inviato un tecnico in loco per effettuare un secondo controllo di sicurezza, dato che il proprietario dell'aeromobile aveva rifiutato di riconoscere l'autorizzazione della società che aveva effettuato il controllo iniziale.
- 34 A tale proposito, occorre rilevare che spetta al vettore aereo, che deve affrontare una circostanza eccezionale, come la collisione tra il suo aeromobile e un volatile, adottare le misure adeguate alla situazione avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare, per quanto possibile, la cancellazione o il ritardo dei suoi voli.
- 35 Pertanto, sebbene il regolamento n. 261/2004 non pregiudichi la libertà dei vettori aerei di ricorrere a esperti di loro scelta per effettuare i controlli richiesti in caso di collisione con un volatile, resta il fatto che, ove un controllo sia già stato realizzato in seguito a tale collisione da un esperto autorizzato a tale scopo in forza delle normative applicabili, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare, non si può considerare che un secondo controllo che determini necessariamente un ritardo del volo di cui trattasi di durata pari o superiore a tre ore costituisca una misura adeguata alla situazione ai sensi della giurisprudenza citata al punto 28 della presente sentenza.
- 36 Inoltre, poiché dalla decisione di rinvio deriva che il proprietario dell'aeromobile aveva rifiutato di riconoscere l'autorizzazione della società che aveva effettuato il controllo dell'apparecchio in questione, si deve ricordare che gli obblighi dei vettori assolti in forza del regolamento n. 261/2004 non compromettono il loro diritto di chiedere il risarcimento a qualsiasi soggetto che abbia cagionato il ritardo, compresi i terzi, come prevede l'articolo 13 di tale regolamento. Siffatto risarcimento è quindi idoneo ad attenuare o persino a cancellare l'onere finanziario sopportato da detti vettori a causa di tali obblighi (sentenza del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punto 46 e giurisprudenza ivi citata).
- 37 Alla luce delle considerazioni che precedono, si deve rispondere alla terza questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso, deve essere interpretato nel senso che la

cancellazione o il ritardo prolungato del volo non sono dovuti a circostanze eccezionali allorché tale cancellazione o tale ritardo derivino dalla circostanza che il vettore aereo ha fatto ricorso a un esperto di sua scelta al fine di effettuare nuovamente le verifiche di sicurezza richieste da una collisione con un volatile, dopo che queste sono state già effettuate da un esperto autorizzato in forza delle normative applicabili.

Sulla seconda questione

- 38 Con la seconda questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso, debba essere interpretato nel senso che le «misure del caso» che un vettore aereo è tenuto a porre in essere al fine di ridurre o anche prevenire il rischio di collisione con un volatile e, quindi, essere esonerato dall'obbligo di compensazione dei passeggeri ai sensi dell'articolo 7 di detto regolamento, includano il ricorso a misure di controllo a titolo preventivo dell'esistenza di detti volatili.
- 39 Il giudice del rinvio cita, come esempio, i dispositivi di dissuasione acustica, o mediante emissioni luminose, la collaborazione con ornitologi, l'eliminazione dei principali punti di sosta o di volo dei volatili. Durante l'udienza dinanzi alla Corte sono stati nominati altri dispositivi tecnici che possono essere imbarcati a bordo degli aeromobili.
- 40 Risulta altresì dalla decisione di rinvio e dai dibattiti dinanzi alla Corte che il controllo preventivo di volatili potrebbe spettare a diversi operatori del trasporto aereo che sono, in particolare, i vettori aerei, i gestori di aeroporti e i controllori di volo degli Stati membri.
- 41 È in tale contesto che deve essere risolta la seconda questione.
- 42 Come deriva dall'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il suo considerando 7, le misure del caso che devono essere adottate al fine di evitare il ritardo prolungato e la cancellazione dei voli spettano al vettore aereo stesso.
- 43 Ne deriva che, al fine di valutare se un vettore aereo abbia effettivamente adottato le misure preventive necessarie al fine di ridurre o anche prevenire il rischio di eventuali collisioni con volatili che gli consentano di essere esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri ai sensi dell'articolo 7 di detto regolamento, devono essere prese in considerazione solo le misure che possono effettivamente spettargli, fatte salve quelle che rientrano nella competenza dei terzi, quali, in particolare, i gestori degli aeroporti o i controllori di volo competenti.
- 44 Di conseguenza, nell'ambito dell'esame individualizzato che è tenuto ad effettuare conformemente alla giurisprudenza ricordata al punto 30 della presente sentenza, il giudice nazionale deve, innanzitutto, valutare se, in particolare sul piano tecnico e amministrativo, il vettore aereo interessato fosse, in circostanze come quelle di cui al procedimento principale, effettivamente in grado di adottare, direttamente o indirettamente, misure preventive idonee a ridurre o anche prevenire il rischio di collisioni con volatili.
- 45 Se così non è, il vettore aereo non è tenuto a versare una compensazione pecuniaria ai passeggeri ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004.
- 46 Nell'ipotesi in cui misure del genere possano effettivamente essere adottate dal vettore aereo interessato, in conformità con la giurisprudenza ricordata al punto 29 della presente sentenza, spetta poi al giudice nazionale assicurarsi che le misure di cui trattasi non impongano a tale vettore di acconsentire a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa.

- 47 In ultimo, ove tali misure possano essere adottate dal vettore aereo senza acconsentire a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa, esso è tenuto a dimostrare che dette misure sono state effettivamente adottate per quanto riguarda il volo pregiudicato dalla collisione con un volatile.
- 48 Risulta dalle considerazioni che precedono che si deve rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso, deve essere interpretato nel senso che le «misure del caso» che un vettore aereo è tenuto a porre in essere al fine di ridurre o anche prevenire il rischio di collisione con un volatile e, quindi, essere esonerato dall'obbligo di compensazione dei passeggeri ai sensi dell'articolo 7 di detto regolamento includono il ricorso a misure di controllo a titolo preventivo dell'esistenza di detti volatili, a condizione che, in particolare sul piano tecnico e amministrativo, misure del genere possano effettivamente essere adottate da tale vettore aereo, che le misure di cui trattasi non gli impongano sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa e che detto vettore abbia dimostrato che le misure sono state effettivamente adottate per quanto riguarda il volo pregiudicato dalla collisione con un volatile, condizioni il cui soddisfacimento deve essere verificato dal giudice del rinvio.

*Sulla quinta questione*

- 49 Con la quinta questione, che deve essere esaminata nel prosieguo, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso, debba essere interpretato nel senso che, nell'ipotesi di un ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore, causato non soltanto da una circostanza eccezionale, che non si sarebbe potuta evitare con misure adeguate alla situazione e che è stata affrontata dal vettore con tutte le misure del caso idonee a rispondere alle sue conseguenze, ma altresì da un'altra circostanza non rientrante in tale categoria, il ritardo imputabile a tale categoria deve essere dedotto dal tempo totale di ritardo del volo di cui trattasi al fine di valutare se il ritardo di tale volo debba essere oggetto della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 di tale regolamento.
- 50 In un'ipotesi come quella di cui al procedimento principale in cui un ritardo di durata pari o superiore a tre ore è causato non soltanto da una circostanza eccezionale, ma altresì da un'altra circostanza non rientrante in tale categoria, spetta al giudice nazionale determinare se, per quanto riguarda la parte del ritardo che il vettore aereo asserisce sia dovuta a una circostanza eccezionale, lo stesso abbia fornito la prova che tale parte è dovuta a una circostanza eccezionale che non si sarebbe potuta evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso e che è stata affrontata dal vettore con tutte le misure del caso idonee a rispondere alle sue conseguenze. In caso di risposta affermativa spetta a tale giudice dedurre dal tempo totale di ritardo del volo di cui trattasi il ritardo imputabile a detta circostanza eccezionale.
- 51 Al fine di valutare se, in una situazione del genere, il ritardo del volo debba essere oggetto della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, il giudice nazionale dovrà quindi prendere in considerazione unicamente il ritardo imputabile alla circostanza che non riveste carattere eccezionale, che potrà essere oggetto di rimborso solo ove abbia durata pari o superiore a tre ore.
- 52 Per contro, ove risulti che, per quanto riguarda la parte del ritardo che il vettore aereo pretende sia dovuta a una circostanza eccezionale, tale ritardo è causato da una circostanza eccezionale che non è stata affrontata con misure conformi ai presupposti ricordati al punto 50 della presente sentenza, il vettore aereo non può avvalersi di detta circostanza e quindi

dedurre dal tempo totale di ritardo del volo il ritardo imputabile a tale circostanza eccezionale.

- 53 Così facendo, per valutare se in una situazione del genere si debba applicare l'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, il giudice nazionale dovrà prendere in considerazione non solo il ritardo imputabile alla circostanza che non ha carattere eccezionale, ma altresì quello imputabile alla circostanza eccezionale che non è stata affrontata con le misure conformi ai presupposti di cui trattasi.
- 54 Alla luce dell'insieme delle considerazioni che precedono, si deve rispondere alla quinta questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso, deve essere interpretato nel senso che, nell'ipotesi di un ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore, causato non solo da una circostanza eccezionale che non si sarebbe potuta evitare con misure adeguate alla situazione e che è stata affrontata dal vettore con tutte le misure del caso idonee a rispondere alle sue conseguenze, ma altresì da un'altra circostanza non rientrante in tale categoria, il ritardo imputabile a tale prima circostanza deve essere dedotto dal tempo totale di ritardo del volo di cui trattasi al fine di valutare se il ritardo di tale volo debba essere oggetto della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 di tale regolamento.

#### *Sulla quarta questione*

- 55 Con la quarta questione, che deve essere esaminata per ultima, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso, debba essere interpretato nel senso che un vettore aereo il cui aeromobile è entrato in collisione con un volatile deve prevedere già nella fase di pianificazione dei suoi voli, a titolo di misure del caso che egli è tenuto a porre in essere, un margine di tempo sufficiente alla realizzazione dei controlli di sicurezza richiesti.
- 56 Nella fattispecie, si deve constatare che non deriva in alcun modo dalla descrizione dei fatti del procedimento principale effettuata dal giudice del rinvio che il ritardo di durata pari o superiore a tre ore del volo controverso possa essere causato dalla circostanza che il vettore aereo interessato non abbia eventualmente previsto un margine di tempo sufficiente alla realizzazione dei controlli di sicurezza richiesti.
- 57 Orbene, secondo costante giurisprudenza, sebbene, tenuto conto della ripartizione delle competenze nell'ambito del procedimento pregiudiziale, sia compito del solo giudice nazionale definire l'oggetto delle questioni che esso intende sottoporre alla Corte, essa può, tuttavia, rifiutare di pronunciarsi su una questione pregiudiziale qualora il problema sia di natura ipotetica, oppure nel caso in cui la Corte non disponga degli elementi di fatto necessari per fornire una soluzione utile alle questioni che le vengono sottoposte (v., in tal senso, sentenza del 17 marzo 2016, *Aspiro*, C-40/15, EU:C:2016:172, punto 17 e giurisprudenza ivi citata).
- 58 Ciò avviene nel caso di specie.
- 59 Non occorre pertanto rispondere alla quarta questione.

#### **Sulle spese**

- 60 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le

spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

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

- 1) **L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, in combinato disposto con il considerando 14 del regolamento n. 261/2004, deve essere interpretato nel senso che la collisione tra un aeromobile e un volatile rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi di tale disposizione.**
- 2) **L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso, deve essere interpretato nel senso che la cancellazione o il ritardo prolungato del volo non sono dovuti a circostanze eccezionali, allorché tale cancellazione o tale ritardo derivino dalla circostanza che il vettore aereo ha fatto ricorso a un esperto di sua scelta al fine di effettuare nuovamente le verifiche di sicurezza richieste da una collisione con un volatile, dopo che queste sono state già effettuate da un esperto autorizzato in forza delle normative applicabili.**
- 3) **L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso, deve essere interpretato nel senso che le «misure del caso» che un vettore aereo è tenuto a porre in essere al fine di ridurre o anche di prevenire il rischio di collisione con un volatile e, quindi, essere esonerato dall'obbligo di compensazione dei passeggeri ai sensi dell'articolo 7 di detto regolamento includono il ricorso a misure di controllo a titolo preventivo dell'esistenza di detti volatili, a condizione che, in particolare sul piano tecnico e amministrativo, misure del genere possano effettivamente essere adottate da tale vettore aereo, che le misure di cui trattasi non gli impongano sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa e che detto vettore abbia dimostrato che le misure sono state effettivamente adottate per quanto riguarda il volo pregiudicato dalla collisione con un volatile, condizioni il cui soddisfacimento deve essere verificato dal giudice del rinvio.**
- 4) **L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso, deve essere interpretato nel senso che, nell'ipotesi di un ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore, causato non soltanto da una circostanza eccezionale che non si sarebbe potuta evitare con misure adeguate alla situazione e che è stata affrontata dal vettore con tutte le misure del caso idonee a rispondere alle sue conseguenze, ma altresì da un'altra circostanza non rientrante in detta categoria, il ritardo imputabile a tale prima circostanza deve essere dedotto dal tempo totale di ritardo del volo di cui trattasi al fine di valutare se il ritardo di tale volo debba essere oggetto della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 di tale regolamento.**

Firme

---

\* [Lingua processuale: il ceco.](#)