Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
TANCHEV
presentate il 22 novembre 2018 [1]

Causa C -501/17

Germanwings GmbH
contro
Wolfgang Pauels

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia, Germania)]

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Compensazione ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Diritto alla compensazione pecuniaria – Esonero – Nozione di "circostanze eccezionali" – Danno causato da un corpo estraneo – Danno allo pneumatico di un aeromobile causato da una vite presente sulla pista di decollo o di atterraggio»

1. Con il presente rinvio pregiudiziale la Corte dovrà letteralmente sviscerare la nozione di «circostanze eccezionali» in materia di compensazione ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione o di ritardo prolungato del volo. Il caso di specie riguarda infatti il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto a una vite presente sulla pista di decollo o di atterraggio del volo interessato (in prosieguo: l'«evento in oggetto»).

2. Il rinvio, che verte sull'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 [2], è stato proposto dal Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia, Germania) nell'ambito di una controversia tra il sig. Wolfgang Pauels e la Germanwings GmbH, un vettore aereo, in relazione al rifiuto di quest'ultima di corrispondere la compensazione pecuniaria a tale passeggero che lamentava un ritardo significativo del suo volo.

3. Gli interessi economici in gioco sono considerevoli. Secondo le statistiche fornite dalla UK Civil Aviation Authority (Ente per l'aviazione civile del Regno Unito) alla Commissione europea, il ricorso alle circostanze eccezionali, quale argomento di difesa, costituisce «il 30% circa di tutti i reclami» e assorbe «più del 70% delle risorse delle autorità nazionali» [3]. Pertanto, l'importanza attribuita alla nozione di circostanze eccezionali non potrà dirsi sopravvalutata [4].

1 Lingua originale: l'inglese.

2 Regolamento 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 prosieguo: il «regolamento sui diritti dei passeggeri aerei»).

3 V. Prassl, J., «Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v KLM and the end of Regulation 261/2004's Exceptional Circumstances Defence, EuCML, 2016, p. 136. L'autore menziona inoltre il «rifiuto particolarmente ostinato delle compagnie aeree di conformarsi ai propri obblighi fino a quando non vengono citate in giudizio».

4 V. Malenovsky, J., «Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU», in Bobek, M. and Prassl, J. (eds), EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On, Hart, 2016, pagg. 25 e 30.

I. Contesto normativo

4. I considerando 1, 4, 14 e 15 del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei così recitano:

«(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.

(…)

(4) La Comunità dovrebbe pertanto migliorare le norme di protezione stabilite da detto regolamento, sia per rafforzare i diritti dei passeggeri sia per provvedere affinché, nell'ambito di un mercato liberalizzato, i vettori aerei operino secondo condizioni armonizzate.

(…)

(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».

5. L'articolo 5 del regolamento, recante il titolo «Cancellazione del volo», ai suoi paragrafi 1 e 3 prevede quanto segue:

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

[…]

(c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:

(i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure

(ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure

(iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

(…)

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».

6. Sotto il titolo «Diritto a compensazione pecuniaria», l'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei prevede che:

«1. 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;

(…)».

7. L'articolo 13 del citato regolamento, dal titolo «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».

II. Fatti del procedimento principale e questione pregiudiziale

8. Il sig. Pauels ha prenotato un volo con Germawings per il 28 agosto 2015 da Dublino a Düsseldorf. L'arrivo del volo a Düsseldorf era previsto per le 14:30 ora locale.

9. Di fatto, il volo è arrivato a Düsseldorf alle 17:48 ora locale, ovverosia con un ritardo superiore alle tre ore.

10. Germanwings, nel contestare la domanda di compensazione del sig. Pauels, afferma che durante i preparativi per il decollo del volo in questione è stata trovata una vite in uno pneumatico dell'aeromobile utilizzato per quel volo. La vite si era inserita nello pneumatico sulla pista di decollo a Düsseldorf o sulla pista di atterraggio utilizzata dal volo precedente a Dublino. Per questo motivo si era reso necessario sostituire lo pneumatico, circostanza che ha comportato il ritardo.

11. Germanwings ritiene che l'evento dannoso costituisca una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei che la esonera dalla responsabilità. Di conseguenza, essa sostiene di non essere tenuta a corrispondere la compensazione.

12. In accoglimento della domanda, l'Amtsgericht Köln (Tribunale circoscrizionale di Colonia, Germania) ha condannato Germanwings a versare al sig. Pauels l'importo di EUR 250 oltre agli interessi al tasso base maggiorato di cinque punti percentuali a decorrere dal 16 settembre 2015.

13. Il suddetto tribunale ha ammesso l'argomento di Germanwings, contestato dal sig. Pauels, con riferimento alla ragione del prolungato ritardo all'arrivo a Düsseldorf, dichiarando essenzialmente, a questo proposito, che Germanwings non era esonerata, per tale motivo, dall'obbligo di corrispondere una compensazione pecuniaria poiché il danneggiamento di uno pneumatico dell'aeromobile dovuto a una vite presente sulla pista di decollo o di atterraggio costituisce una circostanza che rientra nelle

normali operazioni di volo e che non sfugge al controllo. Tale posizione coincide inoltre con l'intenzione del legislatore tedesco, come evidenziato dalle norme di legge sul controllo delle aree di manovra degli aeroporti. La gestione delle operazioni di trasporto aereo comprende non solo le operazioni di volo in senso stretto dell'impresa interessata, quali il decollo, il volo e l'atterraggio, ma anche tutti i servizi aeroportuali erogati da terzi e utilizzati dalla compagnia aerea, senza i quali le normali operazioni di volo non sarebbero possibili. Secondo l'Amtsgericht Köln (Tribunale circoscrizionale, Colonia, Germania), ciò risulta chiaramente dall'ordinanza della Corte di giustizia 14 novembre 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

14. Germanwings ha impugnato la decisione dell'Amtsgericht, sostenendo che tale giudice amplia eccessivamente l'ambito delle attività soggette al suo controllo e misconosce il fatto che la Corte non ha mai dichiarato che tutti i servizi aeroportuali erogati da un terzo e utilizzati dal vettore aereo rientrano tra le sue operazioni di volo.

15. Il giudice del rinvio sottolinea che la citata ordinanza Siewert riguardava il danneggiamento di un aeromobile provocato da una scala mobile d'imbarco ad esso accostata per permettere ai passeggeri di salire a bordo e, dunque, concerneva il ricorso a un prestatore di servizi per l'esecuzione di uno specifico volo che il vettore aereo doveva operare. Consentire ai passeggeri l'imbarco sul volo prenotato rientra tra i compiti del vettore aereo. Sotto tale profilo, i fatti della causa in esame non sarebbero comparabili già per loro stessa natura. Nel caso di specie, l'aeromobile è stato danneggiato accidentalmente in occasione dell'utilizzo della pista di decollo e di atterraggio di cui si servono parimenti tutti i vettori aerei. Pertanto, tale utilizzo deve essere ricondotto nell'ambito del traffico aereo generale e non può essere considerato come una delle attività specifiche del vettore aereo. Inoltre, afferma il giudice, la pulizia delle piste di decollo e di atterraggio non rientra fra i compiti del vettore aereo ed è pertanto sottratta al controllo di Germanwings. La pulizia delle piste non riguarda uno specifico volo di un vettore aereo e neppure l'imbarco o lo sbarco in sicurezza dei passeggeri del volo prenotato, quanto piuttosto la sicurezza degli aeroporti e, di conseguenza, del traffico aereo generale.

16. Secondo Germanwings, inoltre, l'opinione del giudice di primo grado non può essere condivisa perché, in base ad essa, non sarebbe ipotizzabile una circostanza che, pur impedendo l'operazione di un volo programmato, non è «inerente al normale esercizio dell'attività di un vettore aereo». Pertanto, il requisito essenziale per concludere che sussiste una circostanza eccezionale in caso di guasto tecnico, vale a dire il fatto che si tratti di un evento «non inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato», sarebbe per questo superato.

17. Alla luce di ciò, il Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia) ritiene che la decisione dell'appello dipenda dalla questione se il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto a una vite presente sulla pista di atterraggio o di decollo costituisca o meno una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei. Di conseguenza ha deciso di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se il danneggiamento di uno pneumatico per aeromobili dovuto a una vite presente sulla pista di decollo o di atterraggio [corpo estraneo/FOD (Foreign Object Damage)] costituisca una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004».

III. Procedimento dinanzi alla Corte

18. Il sig. Pauels, i governi tedesco e polacco e la Commissione hanno presentato osservazioni scritte. All'udienza, tenutasi il 17 settembre 2018, Germanwings e tutte le parti sopra citate (ad eccezione del governo polacco) hanno presentato osservazioni orali.

IV. Analisi

A. Sintesi delle osservazioni delle parti

19. Innanzitutto, la Commissione sostiene che il presente rinvio pregiudiziale faccia sorgere potenzialmente dubbi sotto il profilo della *ricevibilità*. In relazione al contenuto del rinvio pregiudiziale, la Commissione osserva che esso fa riferimento ad allegazioni delle parti che il giudice ha considerato corrette, piuttosto che su fatti accertati. La Commissione ritiene che, qualora successive misure istruttorie dovessero mettere in discussione i fatti che il giudice ha assunto come corretti, la rilevanza della domanda di pronuncia pregiudiziale potrebbe venir meno. In ogni caso, la Commissione conclude che detta domanda è ricevibile.

20. Per quanto concerne il *merito*, il sig. Pauels sostiene che il danneggiamento dello pneumatico dell'aeromobile dovuto a una vite presente sulla pista di decollo o di atterraggio non costituisce una circostanza eccezionale. Egli ritiene che un tale evento sia inerente all'attività di un vettore aereo. La presenza di corpi estranei sulla pista è una situazione che si può verificare quotidianamente, tutti i vettori aerei sono consapevoli del problema e la pulizia della pista rientra tra i compiti abituali degli operatori aeroportuali. Egli aggiunge inoltre che gli pneumatici degli aeromobili, che sono sottoposti a pressioni estreme, vengono ispezionati regolarmente nel contesto dei controlli pre-volo e necessitano di regolare sostituzione. Pertanto, un evento come quello in questione non può essere ritenuto non inerente all'attività del vettore aereo, non da ultimo perché la nozione di «circostanza eccezionale» deve essere interpretata restrittivamente.

21. Qualora un evento del genere dovesse comunque essere ritenuto non inerente all'attività del vettore aereo, lo si dovrebbe considerare effettivamente controllabile, per la sua natura o la sua origine, posto che le piste sono soggette a ispezione periodica da parte degli operatori aeroportuali.

22. I governi tedesco e polacco e la Commissione sostengono che il danneggiamento dello pneumatico dell'aeromobile dovuto a una vite presente sulla pista di decollo o di atterraggio costituisca una «circostanza eccezionale».

23. Secondo il governo tedesco, il rischio connesso alla presenza di corpi estranei sulle piste non è evitabile da parte del vettore aereo, tantomeno può essere controllato da quest'ultimo. La presenza di corpi estranei ha una causa esterna al vettore aereo ed è priva di qualsiasi nesso con l'operazione del volo in questione, a differenza della prematura difettosità di alcune parti di un aeromobile nonostante una regolare manutenzione, oggetto di esame nelle sentenze Wallentin-Hermann [5] e van der Lans [6]. Il fatto che i vettori aerei possano essere esposti con maggiore regolarità a una situazione in cui uno pneumatico sia danneggiato da un corpo estraneo sulla pista non esclude la sua qualificazione come circostanza eccezionale, posto che la frequenza degli eventi non è stata presa in considerazione quale criterio di distinzione [7]. Inoltre, il governo tedesco insiste sulla mancanza di una negligenza dell'operatore aeroportuale che potrebbe essere attribuita al vettore aereo in questione. Nel caso di specie, l'operatore non è venuto meno all'adempimento dei propri obblighi di manutenzione e di gestione. L'imposizione di controlli più severi di quelli in essere determinerebbe effetti particolarmente dannosi per il traffico aereo.

5 Sentenza del 22 dicembre 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

6 Sentenza del 17 settembre 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

7 Sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

24. Il governo polacco sostiene che un danneggiamento come quello in oggetto, causato da inadempimento di terzi, non può essere ricondotto alla normale attività di un vettore aereo. Non potendo prevedere che l'operatore aeroportuale non adempierà ai propri obblighi, il vettore aereo non è tenuto a prendere in considerazione il rischio che i suoi aeromobili subiscano danni per tale motivo. In tale contesto il vettore aereo può essere ritenuto responsabile solo in relazione alla tempestività delle operazioni di riparazione dell'aeromobile danneggiato.

25. Secondo la Commissione, l'evento in oggetto non è inerente al normale esercizio dell'attività di un vettore aereo e non è da questi controllabile. Sotto questo profilo, esso non è intrinsecamente legato al funzionamento del sistema dell'aeromobile, diversamente, in particolare, dalle scale di imbarco mobili. In tal senso, tale evento può essere paragonato all'impatto con un volatile, anch'esso non controllabile da parte del vettore aereo. Tale assenza di controllo del vettore aereo trova conferma nel fatto che la sicurezza e l'ispezione delle piste ricadono nella responsabilità degli operatori aeroportuali. Infine, il fatto che l'incidente abbia avuto luogo in fase di atterraggio o di decollo del volo precedente non preclude che possa essere qualificato come «circostanza eccezionale» [8].

B. Valutazione

1. Osservazioni preliminari

26. A mio parere, nel caso di specie la ricevibilità del rinvio pregiudiziale non costituisce una questione aperta, posto che è stata sollevata solo dalla Commissione [9] nell'ambito di osservazioni in realtà teoriche, e la stessa Commissione conclude che il rinvio non è comunque irricevibile. In primo luogo, nell'ambito della cooperazione fra la Corte e i giudici nazionali, le questioni relative all'interpretazione del diritto dell'Unione godono di una presunzione di rilevanza [10]. In secondo luogo, come emerge dalla giurisprudenza della Corte, il diritto dell'Unione non preclude al giudice del rinvio di procedere, in seguito alla pronuncia della sentenza emessa in via pregiudiziale, a una nuova audizione delle parti nonché a nuove misure istruttorie che possano indurlo a modificare gli accertamenti di fatto e di diritto da esso effettuati nell'ambito della domanda di pronuncia pregiudiziale, purché tale giudice dia piena attuazione all'interpretazione del diritto dell'Unione data dalla Corte [11].

27. In relazione al merito, nell'ordinanza di rinvio il giudice afferma che nel caso di specie sussiste una circostanza eccezionale. Di fatto, in diversi procedimenti antecedenti alla presente controversia, lo stesso giudice del rinvio ha statuito che il danneggiamento di uno pneumatico o un altro guasto tecnico di un aeromobile causato da oggetti di piccole dimensioni presenti sulla pista, come chiodi o corpi simili, costituisce una circostanza eccezionale atta a esonerare il vettore aereo dall'obbligo di corrispondere una compensazione pecuniaria ai propri passeggeri.

28. Sono giunto alla conclusione che tale approccio è corretto [12]. Nella mia analisi seguente mi soffermerò in particolare sulla giurisprudenza della Corte e sulla nozione di circostanze eccezionali in relazione ai problemi tecnici. Applicherò poi il criterio articolato in due parti elaborato dalla Corte: i) il problema deve essere imputabile a un evento che non è inerente al normale esercizio dell'attività del

8 Come si evince dalla sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

9 Inoltre, nessuna delle parti ha ritenuto necessario affrontare la questione in udienza dinanzi alla Corte.

10 V., per esempio, sentenza del 16 dicembre 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, punto 67).

11 Sentenza del 5 luglio 2016, Ognyanov (C-614/14, EU:C:2016:514, punto 30 e punto 2 del dispositivo).

12 Sul concetto di circostanze eccezionali, v. Milner, A., «Regulation EC 261/2004 and "Extraordinary Circumstances"», *Air & Space Law*, 34, n. 3 (2009), pagg. 215-220; van der Wijngaart, T., van der Lans v. KLM and «Extraordinary Circumstances"», *Air & Space Law*, 41, n. 1 (2016), pagg. 59-62; Michel, V., «Commentaires: Une grève sauvage ne constitue pas une circonstance extraordinaire exonérant le transporteur», Europe, n. 6, June 2018, pagg. 22-23; Flöthmann, M., «Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz "wilden Streik" des Flugpersonals (Anmerkung)», EuZW, 2018, 457; Herrmann, C., «Entschädigung der Fluggäste bei "wildem Streik" — das TUIfly-Urteil des EuGH, RRa, 3/2018, pag. 102; Führich, E., Innenbetrieblicher "wilder Streik" als außergewöhnlicher Umstand der Fluggastrechte-Verordnung», *Monatsschrift fúr Deutsches Recht*, 13/2018.

vettore aereo interessato; e ii) per la sua natura o la sua origine tale evento sfugge al controllo del vettore aereo. In fine, esaminerò la condizione aggiuntiva relativa alle misure del caso e la questione della possibilità di evitare/impedire la/e circostanza/e eccezionale/i. Concluderò che il danneggiamento dello pneumatico dell'aeromobile causato da una vite presente sulla pista di decollo o di atterraggio *rientra nell'ambito della nozione di «circostanza eccezionale»* ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei.

29. Aggiungo che è quanto mai necessario che la Corte chiarisca tale questione, posto che in Germania (così come in altri Stati membri [13]) la giurisprudenza nazionale non risponde in modo univoco alla questione se un evento come quello in oggetto costituisca o meno una «circostanza eccezionale» ai sensi di tale disposizione.

30. Per esempio, in Germania, diversi tribunali di primo grado e così pure una decisione di una diversa sezione del giudice del rinvio [14] (a seguito decisione della Corte pronunciata nella causa Siewert in relazione alla scala mobile di imbarco [15]) hanno adottato la prospettiva opposta, stabilendo che in un caso come quello in esame non sussiste alcuna «circostanza eccezionale».

31. Pertanto, chiarire tale questione presenta un'evidente importanza pratica e contribuirà allo stesso tempo a migliorare la certezza del diritto per i passeggeri e per i vettori aerei.

32. La Corte ha avuto modo di interpretare l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei in più occasioni. Di seguito si presenta una breve panoramica di tali cause.

33. Nella sentenza Pešková e Peška [16], particolarmente pertinente per la causa in esame, la Corte ha statuito che la collisione tra un aeromobile e un volatile, così come il danno che ne consegue, non sono intrinsecamente legati al sistema di funzionamento di un aeromobile e, per la loro natura e per la loro origine, non sono inerenti alla normale attività di un vettore aereo e inoltre sfuggono al suo effettivo controllo. Pertanto, detta collisione costituisce una circostanza eccezionale.

34. Nella sentenza McDonagh [17] la Corte ha fatto rientrare in tale nozione anche la chiusura dello spazio aereo disposta a seguito dell'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull.

35. Per converso, nella sentenza van der Lans [18] la Corte ha dichiarato che un problema tecnico che sorga improvvisamente, che non sia imputabile a una carenza di manutenzione e che neppure sia emerso nel corso di un regolare controllo, non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3.

36. Nelle sentenze Wallentin-Hermann [19] e Sturgeon e altri [20] la Corte ha statuito che un problema tecnico riguardante un aeromobile non rientra in tale nozione, a meno che non sia dovuto a eventi che per la loro natura e la loro origine non siano inerenti all'esercizio della normale attività del vettore aereo e sfuggano al suo effettivo controllo.

13 V., inter alia, Prassl, J., «Tackling Diversity Through Uniformity?», in Bobek, M., and Prassl, J., op. cit., pag. 335, van der Wijngaart, T., op.cit., Führich, E., op.cit., e Politis, A., «Rechtsprechung: Anmerkung» — Pešková u. Peška, NJW, 37/2017, pag. 2669.

14 Ovverosia la 24ª sezione civile del Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia).

15 Ordinanza del 14 novembre 2014 Siewert (C-394/14 EU C 2014 2377)

16 Sentenza del 4 maggio 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

17 Sentenza del 31 gennaio 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43).

18 Sentenza del 17 settembre 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

19 Sentenza del 22 dicembre 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

20 Sentenza del 19 novembre 2009 (C-402/07 e C-432/07 EU C 2009 716)

37. Nell'ordinanza Siewert [21] la Corte ha statuito che la situazione comportante una collisione fra una scala mobile d'imbarco di un aeroporto e un aeromobile non può essere qualificata come «circostanza eccezionale». Tornerò su questa causa successivamente.

2. La nozione di circostanze eccezionali in relazione a problemi tecnici

38. Prima di tutto è importante notare che tale nozione non è né definita né stabilita in modo chiaro nel regolamento sui diritti dei passeggeri aerei.

39. A fronte di ciò, la Corte ha introdotto un principio regola-eccezione: di norma i problemi tecnici rientrano nel rischio operativo del vettore aereo, in quanto parte del normale esercizio della sua attività, e possono costituire una circostanza eccezionale solo in via straordinaria (in linea di principio quando non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo e quando esulano dal suo controllo).

40. La Corte ha recentemente ribadito, nella sentenza Pešková e Peška [22], che il legislatore dell'Unione ha posto in capo al vettore aereo l'obbligo di corrispondere una compensazione pecuniaria ai passeggeri in caso di cancellazione o di ritardo prolungato del volo – ossia un ritardo pari o superiore alle tre ore – all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei. In deroga all'articolo 5, paragrafo 1, di detto regolamento, i considerando 14 e 15 e l'articolo 5, paragrafo 3, prevedono che il vettore aereo è esonerato dall'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7 del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei se può dimostrare che la cancellazione o il ritardo è causato da circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. L'articolo 5, paragrafo 3, deve pertanto essere interpretato restrittivamente [23].

41. La Corte ha inoltre dichiarato 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» [24].

42. L'evento (e il danneggiamento) in oggetto appartiene alla categoria dei problemi tecnici e dunque a quella delle «improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza» di cui al considerando 14 del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei.

43. In tal senso, è palese che non si è in presenza di un vizio occulto di fabbricazione che incide sulla sicurezza del volo, che è un esempio di problema tecnico che secondo la Corte può costituire una «circostanza eccezionale» (sentenze Wallentin-Hermann e van der Lans [25]).

21 Ordinanza del 14 novembre 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

22 Sentenza del 4 maggio 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, punto 19 e seguenti). V. anche Wienbracke, M., 'Verbraucherrecht: Ausgleichsleistungen bei Flugverspätung nach Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel', EuZW, 2017, 571.

23 Sentenza del 22 dicembre 2008 Wallentin-Hermann (C-549/07 EU C 2008 771 punto 20)

24 Sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punto 26) (il corsivo è mio).

25 Sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punto 26) e del 17 settembre 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punto 38 e seguenti). In relazione a quest'ultimo caso vedi sentenza della Court of Appeal (England and Wales) in *Huzar* v. *Jet2.com Limited* [2014] EWCA, Civ. 791 (riguardante un problema di cablaggio nel circuito della valvola del carburante). V. inoltre van der Wijngaart, T., op. cit.

44. Tuttavia, convengo con la Commissione sul fatto che la giurisprudenza sopra citata debba essere interpretata nel senso che la Corte, nel fornire un esempio di vizio di fabbricazione occulto, ha semplicemente cercato di chiarire che i problemi tecnici derivanti da eventi che esulano dall'ambito del controllo del vettore aereo interessato dovrebbero essere considerati circostanze eccezionali.

45. Infatti, come evidenziato dal governo tedesco, nella sentenza McDonagh [26] la Corte ha statuito che «[s]econdo il linguaggio corrente, l'espressione "circostanze eccezionali" designa letteralmente circostanze "fuori dalla norma". Nel settore del trasporto aereo, essa designa un evento che non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore in questione e sfugge al suo effettivo controllo per la sua natura o per la sua origine (…). In altri termini, (…) sono tali tutte le circostanze che sfuggono al controllo del vettore aereo, indipendentemente dalla loro natura e gravità».

46. Inoltre, ciò è confermato anche dai lavori preparatori relativi all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei. Nel corso di tali lavori, l'espressione «forza maggiore» è stata sostituita con «circostanze eccezionali». Secondo la dichiarazione del Consiglio nella posizione comune, tale modifica è stata apportata nell'interesse della chiarezza giuridica [27].

47. Da quanto precede risulta che la Corte non ha inteso restringere l'espressione «circostanze eccezionali» in modo da includervi i problemi tecnici solamente quando la loro origine sia simile a quella di un vizio di fabbricazione occulto.

48. Ad oggi, la giurisprudenza della Corte relativa ai problemi tecnici, intesi come circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei, ha elaborato un criterio articolato in due parti: i) il problema deve essere imputabile a un evento – come quelli elencati al considerando 14 di tale regolamento – che non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato (prima parte); e ii) per la sua natura o la sua origine esso sfugge al controllo del vettore aereo (seconda parte). Va sottolineato che queste due parti (condizioni) devono essere valutate caso per caso e sono cumulative [28]. Tornerò sull'argomento nel prosieguo.

a) Inerenza

49. Per quanto riguarda la prima parte del criterio menzionata nel paragrafo precedente (inerenza), è necessario tener presente che nella giurisprudenza Wallentin-Hermann [29] la Corte ha adottato un approccio restrittivo rispetto alla possibilità di invocare tale eccezione per il caso di problemi tecnici.

50. Tutte le parti (ad eccezione del sig. Pauels) sostengono che l'evento in oggetto (vale a dire il danneggiamento dello pneumatico dell'aeromobile dovuto a una vite presente sulla pista di decollo o di atterraggio) non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato.

51. Nella sentenza Pešková e Peška [30], la Corte ha stabilito 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».

26 Sentenza del 31 gennaio 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43, punto 29).

27 Cfr. le mie conclusioni nelle cause riunite Krüsemann e a. (C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:243, paragrafo 57).

28 Sentenza del 17 aprile 2018, Krüsemann e a. (C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, punto 34). La Corte sottolinea inoltre in tale sentenza che le circostanze previste in tale considerando non sono necessariamente e automaticamente cause di esonero dall'obbligo di compensazione pecuniaria di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei.

29 Sentenza del 22 dicembre 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

30 Sentenza del 4 maggio 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, punto 23 e giurisprudenza ivi citata).

52. Tuttavia, al successivo punto 24 di detta pronuncia, la Corte ha statuito che «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 sui diritti dei passeggeri aerei].

53. A mio parere, i fatti alla base di tale sentenza e quelli qui in esame sono paragonabili. Infatti, mentre l'evento in oggetto è paragonabile alla collisione con un volatile (Pešková e Peška [31]), sottolineo che esso non è invece paragonabile alla collisione fra le scale mobili di imbarco e un aeromobile (Siewert [32]).

54. Ciò che è stato decisivo per la Corte nella causa Siewert è il fatto che le scale erano indispensabili per il trasporto aereo dei passeggeri, ed è in tale aspetto che risiede la differenza decisiva tra quella causa e il danno allo pneumatico di un aeromobile dovuto a un corpo estraneo presente sulla pista di cui trattasi nella presente causa.

55. A differenza delle scale mobili di imbarco, che sono utilizzate appositamente dai vettori aerei per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, nel caso di specie una vite era presente sulla pista senza che il vettore aereo ne fosse a conoscenza e indipendentemente/contro la sua volontà.

56. Come sottolineato dalla Commissione, questi oggetti possono provocare danni, ma ciò esula dall'ambito del normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato.

57. È vero che l'uso di una pista fa indubbiamente parte del normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato, come il sig. Pauels ha ribadito in più occasioni. Tuttavia, tale circostanza in sé e per sé non è decisiva. Infatti, anche l'uso dello spazio aereo fa indubbiamente parte del normale esercizio dell'attività di un vettore aereo e tuttavia la Corte ha statuito che la collisione con un volatile costituisce una circostanza eccezionale: essa non è intrinsecamente legata al sistema di funzionamento dell'aeromobile.

58. Ne consegue che anche le viti presenti sulle piste non sono intrinsecamente collegate al sistema di funzionamento di un aeromobile. Al contrario, viti e altri corpi estranei sulla pista devono essere per quanto possibile evitati poiché comportano un notevole rischio per la sicurezza, e l'aereo non dovrebbe entrare in contatto con tali oggetti.

59. Il sig. Pauels ha asserito poi, in sostanza, che l'evento in oggetto è un problema comune e frequente e, su questo presupposto, non potrebbe costituire una circostanza eccezionale.

60. Dall'ordinanza di rinvio risulta che una situazione in cui uno pneumatico di un aeromobile venga danneggiato durante il decollo o l'atterraggio da una vite o da un analogo corpo estraneo caduto sulla pista non è un'evenienza estremamente infrequente. Ciò non significa, a mio avviso, che la frequenza di un evento debba costituire un criterio di limitazione o di distinzione.

61. Un argomento simile è stato sostenuto dall'avvocato generale Bot nella causa Pešková e Peška [33]. Egli riteneva che tali eventi (collisioni con volatili) non potessero essere considerati circostanze eccezionali poiché le collisioni di volatili con un aeromobile costituiscono un fenomeno frequente e conosciuto dai vari operatori economici attivi nel settore del trasporto aereo. Tuttavia, la Corte non ha seguito questo ragionamento ed è giunta alla conclusione che, nonostante tali argomenti, la collisione con un volatile costituisce una circostanza eccezionale.

31 Sentenza del 4 maggio 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

32 Ordinanza del 14 novembre 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

33 Conclusioni dell'avvocato generale Bot nella causa Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2016:623).

62. Da quanto sopra esposto risulta che l'evento in oggetto non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato.

b) Controllo

63. Per quanto riguarda poi la seconda parte del criterio (controllo), ritengo che, nel caso di specie, il vettore aereo il cui aeromobile ha subito danni a uno dei suoi pneumatici a causa di un corpo estraneo presente sulla pista, si sia trovato di fronte a un evento che sfugge al suo effettivo controllo.

64. Questo perché la manutenzione e la pulizia delle piste non rientra nella responsabilità del vettore aereo bensì in quella dell'operatore aeroportuale.

65. Come giustamente dichiarato dal giudice del rinvio nella sua pronuncia del 19 gennaio 2016 [34], nel considerando 14, relativo all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei, il legislatore dell'Unione si è limitato a elencare a titolo esemplificativo alcune circostanze eccezionali. Tuttavia gli esempi elencati mostrano che si tratta di fattori che esulano dalla responsabilità organizzativa e tecnica del vettore, sui quali quest'ultimo non ha alcuna influenza e che, di conseguenza, non possono essere evitati. Essi non rientrano nemmeno nel cosiddetto rischio operativo al quale l'aeromobile è esposto. Poiché la sicurezza e il controllo della pista costituiscono un obbligo dell'operatore aeroportuale interessato e le piste sono regolarmente controllate da quest'ultimo per quanto riguarda la presenza di corpi estranei, i vettori aerei stessi non hanno alcuna influenza sull'effettuazione e sul numero dei controlli, né sono autorizzati a provvedervi direttamente (tanto più che non dispongono dei mezzi necessari a tal fine).

66. Invero, il giudice del rinvio afferma che i corpi estranei sulle piste costituiscono un rischio che sfugge al controllo dei vettori aerei e, diversamente dalla prematura difettosità di alcune specifiche parti di un aeromobile, nonostante una regolare manutenzione, costituiscono un evento sopravvenuto dall'esterno [35].

67. Comunque sia, concordo con il giudice del rinvio sul fatto che la presenza sulla pista di corpi estranei che provocano un danno all'aeromobile debba essere classificata come circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei.

68. Come ha sottolineato il governo polacco, la sorveglianza delle condizioni della pista rientra nella responsabilità del gestore aeroportuale e non in quella del vettore aereo. Pertanto, il danneggiamento di una parte dell'aeromobile causato da un corpo estraneo potrebbe al massimo essere il risultato del mancato adempimento degli obblighi gravanti sull'operatore aeroportuale.

69. Invero, siffatta responsabilità dell'operatore aeroportuale deriva segnatamente dal regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione [36] nonché dal diritto nazionale applicabile.

70. L'allegato IV a detto regolamento, «Capo C – Manutenzione dell'aeroporto (ADR.OPS.C)», sotto il titolo «ADR.OPS.C.010 Pavimentazioni, altre superfici e sistemi di drenaggio» prevede che «a) Il gestore aeroportuale ispeziona le superfici di tutte le aree di movimento inclusi le pavimentazioni (piste, vie di rullaggio e piazzali), le aree adiacenti e di drenaggio per valutarne regolarmente le condizioni, nell'ambito di un programma di manutenzione preventiva e correttiva dell'aeroporto» e «b) Il gestore aeroportuale deve: 1) curare la manutenzione delle superfici di tutte le aree di

34 Causa 11 S 389/14.

35 Secondo il giudice del rinvio, poiché tali eventi non sono inerenti alla normale operazione del volo e sfuggono al controllo del vettore aereo, essi devono essere classificati come eventi/circostanze sopravvenuti dall'esterno.

36 Regolamento del 12 febbraio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (*GU 2014, L 44, pag. 1*).

movimento con l'obiettivo di evitare e rimuovere tutti i residui ed oggetti che potrebbero causare danni agli aeromobili o compromettere il funzionamento dei sistemi di bordo; 2) curare la manutenzione delle piste, delle vie di rullaggio e dei piazzali al fine di impedire la formazione di irregolarità pericolose».

71. Ritengo (analogamente al giudice del rinvio) che, quali corpi estranei sulla pista, viti, chiodi o altri oggetti di piccole dimensioni non sono destinati all'espletamento delle operazioni di volo, ma costituiscono un pericolo per la sicurezza. Il fatto che cadano sulla pista è un evento casuale che il vettore aereo semplicemente non è in grado di prevedere e che non può controllare nell'ambito della sua sfera operativa. Al pari delle misure di allontanamento dei volatili finalizzate a evitare un impatto con gli stessi, le misure di messa in sicurezza della pista rispetto a corpi estranei non riguardano il singolo volo di un vettore aereo o l'imbarco o lo sbarco in sicurezza dei passeggeri sul volo e dal volo prenotato, bensì la sicurezza degli aeroporti e, quindi, del traffico aereo in generale. Per principio, pertanto, esse non rientrano nella sfera di responsabilità del singolo vettore aereo, ma rientrano, nel caso specifico, nella responsabilità dell'operatore aeroportuale che deve valutare l'adeguatezza delle misure da adottare e deve selezionare mezzi idonei ed efficaci al fine di porre rimedio alla situazione [37].

72. Il sig. Pauels deduce che gli pneumatici dell'aeromobile sono soggetti a pressioni estreme in fase di decollo e di atterraggio, sono regolarmente ispezionati nell'ambito dei controlli pre-volo e necessitano di regolare sostituzione da parte del vettore aereo [38], e che ciò dovrebbe ostare a che l'evento in oggetto possa essere qualificato come circostanza eccezionale.

73. Tuttavia, a mio avviso, da quanto precede non risulta che l'evento in oggetto debba essere considerato inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato e/o rientrante nella sua fera di controllo.

74. Analogamente a quanto affermato dalla Corte nella sentenza Pešková e Peška [39] in relazione alla collisione con un volatile, la presenza sulla pista di una vite che cagiona un danno all'aeromobile è estranea all'attività del vettore aereo, poiché non ha nulla a che vedere con le pressioni estreme e con i requisiti da rispettare durante il decollo o l'atterraggio dell'aeromobile. L'evento in oggetto non può essere evitato sostituendo gli pneumatici quando sono usurati; tant'è che persino uno pneumatico nuovo può essere danneggiato da una vite presente sulla pista.

75. Pertanto, contrariamente a quanto argomentato nelle osservazioni scritte del sig. Pauels, la causa in esame non può essere paragonata alla causa Siewert [40].

76. Può essere utile evidenziare l'approccio del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania) in merito a ciò che rientra nell'ambito del normale esercizio dell'attività di un vettore aereo (in una sentenza concernente l'impatto con un volatile) [41]. Secondo il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) una misura diretta ad assicurare il *funzionamento del trasporto aereo nel suo complesso* non rientrerebbe in tale ambito. Si tratta dunque di una misura di sicurezza aerea e non di una misura del vettore aereo interessato. Pertanto, a giudizio del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia), le misure riguardanti la manutenzione o il funzionamento di un singolo aeromobile

37 Cito in questo senso una decisione del Landgericht (Tribunale del Land) Darmstadt (Germania) relativa al danno provocato da una vite risucchiata dentro il motore (v. BeckRS 2014, 23957). Inoltre, dall'ordinanza di rinvio risulta che i sistemi tecnici disponibili per il controllo dell'area di manovra e per l'eliminazione dei corpi estranei ivi presenti non sono (del tutto) perfezionati e non sono pertanto in grado di garantire una protezione certa. Da diversi anni è in fase di sviluppo un sistema di sicurezza resistente alle intemperie che in futuro controllerà continuamente le piste di decollo e di atterraggio per quanto riguarda la presenza di corpi estranei e suonerà un allarme in caso di pericolo.

38 V. paragrafo 20 delle presenti conclusioni.

39 Sentenza del 4 maggio 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

40 Ordinanza del 14 novembre 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

41 BGH, NJW 2014, 861; VRR 2014, 100; NJW-RR 2015, 111.

rientrano nell'ambito dell'attività del vettore aereo interessato (per esempio anche il trasporto dei passeggeri), mentre le misure che non riguardano la gestione di uno specifico aeromobile sono misure che possono costituire una circostanza eccezionale, nella misura in cui non rientrano nell'ambito dell'attività del vettore aereo interessato.

77. Ne consegue che, nel caso di specie, le misure che si sarebbero potute adottare per evitare il danneggiamento dello pneumatico in esame nel procedimento principale eccedevano le competenze del vettore aereo. Inoltre, le misure che avrebbe potuto adottare il gestore aeroportuale non riguardano l'operazione di uno specifico volo, ma piuttosto la generale garanzia che il traffico aereo fluisca nell'aeroporto interessato. La manutenzione delle piste non viene effettuata per uno specifico volo, bensì per garantire il regolare svolgimento del traffico aereo nel suo complesso.

78. Infine, ritengo (analogamente alla Commissione) che ravvisare nel caso di specie una «circostanza eccezionale» sia parimenti giustificato dall'obiettivo di garantire l'elevato livello di protezione dei passeggeri perseguito dal regolamento sui diritti dei passeggeri aerei; per tale motivo, non si dovrebbero incitare i vettori aerei ad astenersi dall'adottare le misure richieste nel caso di un danno provocato da un corpo estraneo, facendo prevalere il mantenimento e la puntualità dei loro voli sull'obiettivo di sicurezza [42].

79. Da quanto precede risulta che l'evento in oggetto soddisfa il criterio del controllo e costituisce un evento che sfugge al controllo effettivo del vettore aereo.

3. Misure del caso per evitare circostanze eccezionali

80. Secondo la giurisprudenza della Corte [43], «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 preso in considerazione – che *le circostanze eccezionali* cui doveva far fronte comportino la cancellazione del volo» (il corsivo è mio).

81. È vero che la questione pregiudiziale non riguarda in modo esplicito la condizione aggiuntiva relativa alle misure del caso e dell'evitabilità/impedimento della/e circostanza/e eccezionale/i.

82. Tuttavia, poiché il giudice del rinvio avrà il compito di valutare se, nelle circostanze della causa in esame, si possa ritenere che il vettore aereo abbia adottato tutte le misure adeguate alla situazione, ritengo che – allo scopo di fornire al giudice del rinvio una risposta adeguata ai fini dell'applicazione del diritto dell'Unione nella controversia di cui è investito – sia utile affrontare anche tale condizione [44].

83. Invero, la Corte ha statuito che «[l]a circostanza che, formalmente, il giudice del rinvio abbia formulato la sua domanda di pronuncia pregiudiziale facendo riferimento a talune disposizioni del diritto dell'Unione non osta a che la Corte fornisca a tale giudice tutti gli elementi di interpretazione che possono essere utili per la soluzione della causa di cui è investito, indipendentemente dal fatto

42 V. sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punto 25).

43 Sentenza del 12 maggio 2011, Eglītis e Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punto 25).

44 V. sentenza del 28 giugno 1978, Simmenthal (70/77, EU:C:1978:139, punto 57).

che esso vi abbia fatto o meno riferimento nella formulazione delle sue questioni. A tal proposito, la Corte è tenuta a trarre dall'insieme degli elementi forniti dal giudice nazionale e, in particolare, dalla motivazione della decisione di rinvio gli elementi di diritto dell'Unione che richiedano un'interpretazione, tenuto conto dell'oggetto della controversia» [45].

84. La Corte ha ratificato un concetto di misure del caso da precisarsi di volta in volta e flessibile [46], e ha precisato che «devono essere prese in considerazione solo le misure che possono effettivamente spettar[eal vettore aereo], *fatte salve quelle che rientrano nella competenza dei terzi, quali, in particolare, i gestori degli aeroporti o i controllori di volo competenti*» [47].

85. Il giudice nazionale deve, pertanto, «valutare se, in particolare sul piano tecnico e amministrativo, il vettore aereo interessato fosse (…) effettivamente in grado di adottare, direttamente o indirettamente, misure preventive idonee a ridurre o anche prevenire il rischio di [danneggiamento degli pneumatici dovuto a corpi estranei presenti sulla pista]» [48].

86. Da tutte le considerazioni che precedono risulta che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei dev'essere interpretato nel senso che il danno allo pneumatico di un aeromobile dovuto a una vite presente sulla pista di decollo o di atterraggio rientra nell'ambito della nozione di «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione.

87. Detto ciò, vorrei evidenziare che non ogni sostituzione di uno pneumatico di un aeromobile potrà essere qualificata come circostanza eccezionale: è necessario distinguere il danno allo pneumatico verificatosi nel caso di specie da quello dovuto alla normale usura, con la conseguenza che quest'ultimo non costituisce una circostanza eccezionale.

V. Conclusioni

88. Per tali motivi, suggerisco alla Corte di rispondere alla questione pregiudiziale sollevata dal Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia, Germania) come segue:

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, deve essere interpretato nel senso che il danno allo pneumatico di un aeromobile dovuto a una vite presente sulla pista di decollo o di atterraggio rientra nell'ambito della nozione di «circostanza eccezionale» ai sensi di tale disposizione.

45 Sentenza del 29 settembre 2016, Essent Belgium (C-492/14, EU:C:2016:732, punto 43).

46 Sentenza del 12 maggio 2011, Eglītis e Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punto 30).

47 Sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punto 43) (il corsivo è mio).

48 Sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punto 44).