SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

22 dicembre 2008 *

Nel procedimento C-549/07,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dallo Handelsgericht Wien (Austria), con decisione 30 ottobre 2007, pervenuta in cancelleria l'11 dicembre 2007, nella causa

Friederike Wallentin-Hermann

contro

Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA,

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta dal sig. K. Lenaerts, presidente di sezione, dai sigg. T. von Danwitz, E. Juhász, G. Arestis, e J. Malenovský (relatore), giudici,

* Lingua processuale: il tedesco.

avvocato generale: sig.ra E. Sharpston
cancelliere: sig. R. Grass

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

— per la sig.ra Wallentin-Hermann, da essa stessa, Rechtsanwältin;

— per l'Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA, dall'avv. O. Borodajkewycz, Rechtsanwalt;

— per il governo austriaco, dal sig. E. Riedl, in qualità di agente;

— per il governo ellenico, dalle sig.re S. Chala e D. Tsagkaraki, in qualità di agenti;

— per il governo polacco, dal sig. M. Dowgielewicz, in qualità di agente;

— per il governo portoghese, dal sig. L. Fernandes, in qualità di agente;

— per il governo del Regno Unito, dalla sig.ra C. Gibbs, in qualità di agente, assistita dal sig. D. Beard, barrister;

— per la Commissione delle Comunità europee, dal sig. R. Vidal Puig e dalla sig.ra M. Vollkommer, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'art. 5, n. 3, del regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 11 febbraio 2004, n. 261, 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 L 46, pag. 1).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la sig.ra Wallentin-Hermann e l'Alitalia — Linee Aree Italiane SpA (in prosieguo: l'«Alitalia») sorta in seguito al rifiuto da parte di quest'ultima di compensare la ricorrente nella causa principale, il cui volo era stato cancellato.

Contesto normativo

Il diritto internazionale

3 La convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montréal il 28 maggio 1999 (in prosieguo: la «convenzione di Montréal») è stata sottoscritta dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a suo nome con la decisione del Consiglio 5 aprile 2001, 2001/539/CE (GU L 194, pag. 38). Tale convenzione è entrata in vigore, per quanto riguarda la Comunità, il 28 giugno 2004.

4 Gli artt. 17-37 della convenzione di Montréal costituiscono il capitolo III della medesima, intitolato «Responsabilità del vettore ed entità del risarcimento per danni».

5 L'art. 19 di tale convenzione, intitolato «Ritardo», prevede quanto segue:

«Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci. Tuttavia il vettore non è responsabile per i danni da ritardo se dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e incaricati hanno adottato tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle».

Il diritto comunitario

6 Il regolamento n. 261/2004 contiene, inter alia, i seguenti 'considerando':

«(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.

(2) Il negato imbarco, la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri.

(…)

(12) Sarebbe (…) opportuno limitare i disagi e i fastidi causati dalla cancellazione di un volo. Per conseguire tale obiettivo si dovrebbe esigere che i vettori aerei informino della cancellazione del volo i passeggeri interessati prima dell'ora prevista per la partenza e offrano altresì loro di proseguire il viaggio con un volo alternativo ragionevole, affinché essi possano decidere diversamente. Se non ottemperano a questo obbligo i vettori aerei dovrebbero offrire una compensazione pecuniaria ai passeggeri, salvo qualora la cancellazione sia dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

(…)

(14) Come previsto ai sensi della convenzione di Montréal, 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».

7 L'art. 5 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Cancellazione del volo», dispone quanto segue:

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

a) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8;

b) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 9, paragrafo 2, nonché, in caso di volo alternativo quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e

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.

(…)».

8 L'art. 7, n. 1, del regolamento n. 261/2004, recante il titolo «Diritto a compensazione pecuniaria», così recita:

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

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

b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1 500 e 3 500 chilometri;

c) 600 EUR per le tratte aeree che non rientrano nelle lettere a) o b).

(…)».

Causa principale e questioni pregiudiziali

9 Dalla decisione di rinvio risulta che la sig.ra Wallentin-Hermann ha prenotato, presso l'Alitalia, per se stessa, suo marito e sua figlia, tre posti su un volo in partenza da Vienna (Austria) e diretto a Brindisi (Italia), con scalo a Roma (Italia). La partenza da Vienna era prevista per il 28 giugno 2005 alle ore 6.45 e l'arrivo a Brindisi era programmato per lo stesso giorno alle 10.35.

10 Dopo la registrazione, i tre passeggeri sono stati informati, cinque minuti prima dell'ora di decollo prevista, che il loro volo era stato cancellato. In seguito, sono stati trasferiti su un volo della compagnia Austrian Airlines per Roma, dove sono pervenuti alle 9.40, ossia 20 minuti dopo l'ora di partenza della loro coincidenza per Brindisi, che hanno quindi perso. La sig.ra Wallentin-Hermann e la sua famiglia sono giunti a Brindisi alle 14.15.

11 La cancellazione del volo dell'Alitalia in partenza da Vienna era dovuta ad un complesso guasto al motore, con conseguenze sulla turbina. Tale guasto era stato scoperto il giorno precedente, nel corso di una verifica. L'Alitalia ne era stata informata la notte precedente tale volo, all'una. La riparazione dell'aeromobile, che ha richiesto la spedizione di pezzi di ricambio e l'invio di tecnici, è stata completata l'8 luglio 2005.

12 La sig.ra Wallentin-Hermann ha chiesto all'Alitalia una compensazione pecuniaria di EUR 250, a norma degli artt. 5, n. 1, lett. c), e 7, n. 1, del regolamento n. 261/2004, a causa della cancellazione del suo volo, nonché il rimborso di EUR 10 per spese telefoniche. L'Alitalia ha respinto tale richiesta.

13 Nel contesto del procedimento giudiziario che la sig.ra Wallentin-Hermann ha di conseguenza avviato, il Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Tribunale circondariale in materia commerciale di Vienna) ha accolto la sua richiesta di compensazione pecuniaria, in particolare perché i problemi tecnici che hanno colpito l'apparecchio in questione non rientravano nelle «circostanze eccezionali» che esonerano dall'obbligo di versare una compensazione pecuniaria a norma dall'art. 5, n. 3, dal regolamento n. 261/2004.

14 L'Alitalia ha interposto appello avverso tale decisione dinanzi allo Handelsgericht Wien (Corte d'appello civile in materia commerciale di Vienna), che ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se sussistano circostanze eccezionali ai sensi dell'art. 5, n. 3, del regolamento (…) n. 261/2004 (…), alla luce del quattordicesimo 'considerando' di tale regolamento, qualora un guasto tecnico all'apparecchio, in particolare un'avaria del motore, comporti la cancellazione del volo, e se l'interpretazione delle cause di esonero ai sensi dell'art. 5, n. 3, [di tale] regolamento, debba essere effettuata alla luce delle disposizioni della convenzione di Montreal (art. 19).

2) Qualora la prima questione debba ricevere soluzione affermativa: se, per quanto riguarda i vettori aerei che presentano un tasso di cancellazione di voli per problemi tecnici superiore alla media, si possa ritenere che sussistono circostanze eccezionali ai sensi dell'art. 5, n. 3, del regolamento [n. 261/2004] per il solo fatto della frequenza di tali problemi.

3) Qualora la prima questione debba ricevere soluzione affermativa: se si possa ritenere che un vettore aereo abbia adottato tutte le "misure del caso", ai sensi dell'art. 5, n. 3, del regolamento [n. 261/2004], qualora esso sia in grado di dimostrare di aver adempiuto i requisiti minimi previsti dalla normativa per quanto riguarda i lavori di manutenzione dell'aeroplano, e se ciò sia sufficiente a liberare il vettore aereo dall'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria, previsto dal combinato disposto degli artt. 5 e 7, [di tale] regolamento.

4) Qualora la prima questione debba ricevere soluzione negativa: se circostanze eccezionali di cui all'art. 5, n. 3, del regolamento [n. 261/2004] siano costituite da casi di forza maggiore ovvero da eventi naturali che non risiedono in un guasto tecnico e che ricadono pertanto al di fuori della sfera d'azione del vettore aereo».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima e sulla quarta questione

15 Con la prima e la quarta questione, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del quattordicesimo 'considerando' di tale regolamento, vada interpretato nel senso che un problema tecnico all'aeromobile che comporti la cancellazione di un volo rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» di cui a tale disposizione o se, al contrario, tale nozione copra situazioni di altra natura, che non riguardano problemi tecnici. Il giudice del rinvio chiede inoltre se le cause di esonero di cui alla detta disposizione vadano interpretate alla luce della convenzione di Montréal, e in particolare del suo art. 19.

16 Occorre constatare che la nozione di circostanze eccezionali non è tra quelle definite all'art. 2 del regolamento n. 261/2004. Tale nozione non è neppure definita negli altri articoli del detto regolamento.

17 Orbene, per giurisprudenza costante, la determinazione del significato e della portata dei termini per i quali il diritto comunitario non fornisce alcuna definizione va operata conformemente al loro senso abituale nel linguaggio corrente, tenendo conto al contempo del contesto in cui essi sono utilizzati e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essi fanno parte. Inoltre, qualora tali termini ricorrano nell'ambito di una disposizione che costituisce una deroga ad un principio o, più specificamente, a norme comunitarie dirette a tutelare i consumatori, essi devono essere letti in modo che tale disposizione possa essere interpretata restrittivamente (v., in questo senso, sentenza

10 marzo 2005, causa C-336/03, easyCar, Racc. pag. I-1947, punto 21 e giurisprudenza citata). Inoltre, il preambolo di un atto comunitario è idoneo a precisare il contenuto di esso (v., in questo senso, in particolare, sentenza 10 gennaio 2006, causa C-344/04, IATA e ELFAA, Racc. pag. I-403, punto 76).

18 A tale riguardo, gli obiettivi perseguiti dall'art. 5 del regolamento n. 261/2004, che fissa gli obblighi a carico del vettore aereo operativo in caso di cancellazione del volo, risultano chiaramente dal primo e dal secondo 'considerando' di tale regolamento, secondo cui l'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, in particolare, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, e tenere in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale, poiché la cancellazione del volo è causa di gravi disagi per i passeggeri (v., in questo senso, sentenza IATA e ELFAA, cit., punto 69).

19 Come emerge dal dodicesimo 'considerando' e dall'art. 5 del regolamento n. 261/2004, il legislatore comunitario ha voluto limitare i disagi e i fastidi causati ai passeggeri dalle cancellazioni di un volo, incitando i vettori aerei ad annunciarle in anticipo e, in presenza di talune circostanze, ad offrire un volo alternativo che rispetti determinati criteri. Qualora tali misure non possano essere adottate dai detti vettori, il legislatore comunitario ha voluto che questi ultimi compensino pecuniariamente i passeggeri, salvo nel caso in cui la cancellazione sia dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

20 In tale contesto risulta chiaramente come, posto che l'art. 5, n. 1, lett. c), del regolamento n. 261/2004 stabilisce il principio del diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di cancellazione di un volo, il n. 3 dello stesso articolo, che fissa le condizioni alle quali il vettore aereo operativo non è tenuto a versare tale compensazione, debba essere considerato una deroga a tale principio. Pertanto, quest'ultima disposizione va interpretata restrittivamente.

21 A tale proposito, il legislatore comunitario ha indicato, come emerge dal quattordicesimo 'considerando' del regolamento n. 261/2004, che siffatte circostanze possono in particolare ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo.

22 Da tale indicazione contenuta nel preambolo del regolamento n. 261/2004 emerge che il legislatore comunitario non ha inteso che detti eventi — il cui elenco, peraltro, è meramente indicativo — costituiscano di per sé circostanze eccezionali, ma unicamente che essi sono idonei a produrre siffatte circostanze. Ne consegue che non tutte le circostanze che si accompagnano a siffatti eventi sono necessariamente cause di esonero dall'obbligo di compensazione pecuniaria previsto all'art. 5, n. 1, lett. c), di tale regolamento.

23 Sebbene il legislatore comunitario abbia incluso nel detto elenco le «improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza» e sebbene un problema tecnico occorso ad un aeromobile possa rientrare nel novero di tali carenze, resta il fatto che le circostanze che si accompagnano a siffatto evento possono essere considerate «eccezionali» ai sensi dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 unicamente se sono collegate ad un evento che, come quelli elencati dal quattordicesimo 'considerando' di tale regolamento, non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfugge al suo effettivo controllo per la sua natura o per la sua origine.

24 Ebbene, tenuto conto delle particolari condizioni in cui si svolge il trasporto aereo e del grado di sofisticatezza tecnologica degli aeromobili, occorre constatare che i vettori aerei devono regolarmente fare fronte, nell'esercizio della loro attività, a svariati problemi tecnici inevitabilmente connessi al funzionamento di tali apparecchi. D'altronde, per evitare siffatti problemi e per prevenire incidenti che pregiudichino la sicurezza dei voli, tali apparecchi sono sottoposti a regolari controlli, particolarmente

rigidi, che fanno parte delle condizioni correnti che le imprese di trasporto aereo devono osservare. Risolvere un problema tecnico causato da una carenza nella manutenzione di un apparecchio deve quindi essere considerato inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo.

25 Di conseguenza, problemi tecnici emersi in occasione della manutenzione degli aeromobili, o a causa di una carenza di manutenzione, di per sé non possono costituire «circostanze eccezionali» ex art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004.

26 Non 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.

27 Spetta quindi al giudice del rinvio verificare se i problemi tecnici menzionati dal vettore aereo coinvolto nella causa principale siano derivati da eventi che non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e che sfuggono al suo effettivo controllo.

28 Per quanto attiene alla questione dell'interpretazione della causa di esonero di cui all'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 in conformità alle disposizioni della convenzione di Montréal, e in particolare alla luce del suo art. 19, occorre constatare che tale convenzione forma parte integrante dell'ordinamento giuridico comunitario. Peraltro, dall'art. 300, n. 7, CE risulta che le istituzioni della Comunità sono vincolate dagli accordi conclusi da quest'ultima e, di conseguenza, tali accordi prevalgono sugli atti di diritto comunitario derivato (v. sentenza 10 luglio 2008, causa C-173/07, Emirates Airlines, Racc. pag. I-5237, punto 43).

29 A norma dell'art. 19 della convenzione di Montréal, un vettore non è responsabile per i danni da ritardo «se dimostr[a] che egli stesso e i propri dipendenti e preposti hanno adottato tutte le misure che potevano essere ragionevolmente richieste per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle».

30 A tale proposito, occorre rilevare che l'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 fa riferimento alla nozione di «circostanze eccezionali», che però non appare né all'art. 19 della convenzione di Montréal, né in nessun'altra disposizione di quest'ultima.

31 Si deve inoltre constatare che il detto art. 19 si riferisce ai ritardi, mentre l'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 concerne i casi di cancellazione del volo.

32 Inoltre, come emerge dai punti 43-47 della citata sentenza IATA e ELFAA, l'art. 19 della convenzione di Montréal e l'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 si situano in contesti differenti. Infatti, gli artt. 19 e segg. della detta convenzione disciplinano le condizioni in cui, in caso di ritardo di un volo, i passeggeri interessati possono esperire le azioni dirette ad ottenere il risarcimento dei danni su base individuale. Per contro, l'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 prevede misure di risarcimento uniformi e immediate. Tali misure, indipendenti da quelle per cui la convenzione di Montréal fissa le condizioni di esercizio, si collocano così a monte di questa. Ne risulta che le cause di esonero dalla responsabilità del vettore previste dall'art. 19 della detta convenzione non possono essere indistintamente trasposte all'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004.

33 Pertanto, la convenzione di Montréal non può determinare l'interpretazione delle cause di esonero oggetto del detto art. 5, n. 3.

34 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre risolvere la prima e la quarta questione sottoposte dichiarando che l'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un problema tecnico occorso ad un aeromobile e che comporta la cancellazione di un volo non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi di tale disposizione, a meno che detto problema derivi da eventi che, per la loro natura o la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono al suo effettivo controllo. La convenzione di Montréal non risulta determinante ai fini dell'interpretazione delle cause di esonero oggetto dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004.

Sulla seconda questione

35 Considerato il complesso delle questioni sottoposte, occorre ritenere che con tale questione il giudice del rinvio chieda, in sostanza, se la mera frequenza dei problemi tecnici esclude che questi ultimi rientrino nelle «circostanze eccezionali» ai sensi dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 quando i vettori aerei presentino un tasso di cancellazione di voli per detti problemi superiore alla media.

36 Come dichiarato al punto 27 di questa sentenza, spetta al giudice del rinvio verificare se i problemi tecnici lamentati dal vettore aereo oggetto della causa principale derivino da eventi non inerenti al normale esercizio della sua attività e che sfuggono al suo effettivo controllo. Da tale asserzione si evince che la frequenza dei problemi tecnici rilevati presso un vettore aereo non è di per sé un elemento che consenta di concludere che sono presenti o meno «circostanze eccezionali» a norma dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004.

37 Alla luce di quanto precede, la seconda questione sottoposta va risolta dichiarando che la frequenza dei problemi tecnici rilevati presso un vettore aereo non è di per sé un elemento che consenta di concludere che sono presenti o meno «circostanze eccezionali» a norma dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004.

Sulla terza questione

38 Con la terza questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se si possa ritenere che un vettore aereo ha adottato tutte le «misure del caso», ai sensi dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004, qualora esso sia in grado di dimostrare di aver adempiuto i requisiti minimi previsti dalla normativa per quanto riguarda i lavori di manutenzione dell'aeromobile il cui volo è stato cancellato e se tali elementi di prova siano sufficienti per liberare il detto vettore dall'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria, previsto dagli artt. 5, n. 1, lett. c) e 7, n. 1, di tale regolamento.

39 Occorre osservare che il legislatore comunitario ha inteso conferire la capacità di esonerare dall'obbligo di compensare pecuniariamente i passeggeri in caso di cancellazione di un volo non a tutte le circostanze eccezionali, bensì solo a quelle che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

40 Di conseguenza, 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.

41 Quest'ultimo deve infatti dimostrare che, anche avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, egli non avrebbe

palesemente potuto evitare — se non a pena di acconsentire a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento pertinente — che le circostanze eccezionali cui doveva far fronte comportassero la cancellazione del volo.

42 Spetta al giudice del rinvio verificare se, nelle circostanze della causa principale, il vettore aereo in questione abbia adottato le misure idonee alla situazione, ossia quelle che, al verificarsi delle circostanze eccezionali di cui abbia stabilito l'esistenza, rispondevano, in particolare, a condizioni tecnicamente ed economicamente sopportabili per il detto vettore.

43 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre risolvere la terza questione sottoposta nel senso che la circostanza che un vettore aereo abbia rispettato i requisiti minimi di manutenzione di un aeromobile non è di per sé sufficiente per dimostrare che tale vettore ha adottato «tutte le misure del caso» ai sensi dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 e, pertanto, per liberare il detto vettore dall'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria, previsto dagli artt. 5, n. 1, lett. c) e 7, n. 1, di tale regolamento.

Sulle spese

44 Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento 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 (Quarta Sezione) dichiara:

1) **L'art. 5, n. 3, del regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 11 febbraio 2004, n. 261, 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, dev'essere interpretato nel senso che un problema tecnico occorso ad un aeromobile e che comporta la cancellazione di un volo non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi di tale disposizione, a meno che detto problema derivi da eventi che, per la loro natura o la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono al suo effettivo controllo. La convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montréal il 28 maggio 1999, non risulta determinante ai fini dell'interpretazione delle cause di esonero oggetto dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004.**

2) **La frequenza dei problemi tecnici rilevati presso un vettore aereo non è di per sé un elemento che consenta di concludere che sono presenti o meno «circostanze eccezionali» a norma dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004.**

3) **La circostanza che un vettore aereo abbia rispettato i requisiti minimi di manutenzione di un aeromobile non è di per sé sufficiente per dimostrare che tale vettore ha adottato «tutte le misure del caso» ai sensi dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 e, pertanto, per liberare il detto vettore dall'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria, previsto dagli artt. 5, n. 1, lett. c) e 7, n. 1, di tale regolamento.**

Firme