Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

11 giugno 2020*

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 5, paragrafo 3 – Articolo 7, paragrafo 1 – Compensazione ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Esenzione – Nozione di "circostanze eccezionali" – "Passeggeri molesti" (*Unruly passengers*) – Invocabilità del verificarsi di una circostanza eccezionale per un volo non interessato dalla medesima – Nozione di "misure ragionevoli"»

Nella causa C-74/19,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Tribunale circondariale di Lisbona, Portogallo), con decisione del 21 gennaio 2019, pervenuta in cancelleria il 31 gennaio 2019, nel procedimento

LE

contro

Transportes Aéreos Portugueses SA,

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta da M. Vilaras, presidente di sezione, S. Rodin, D. Šváby (relatore), K. Jürimäe, e N. Piçarra, giudici,

avvocato generale: P. Pikamäe

cancelliere: M. Ferreira, amministratrice principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 5 dicembre 2019,

considerate le osservazioni presentate:

– per la Transportes Aéreos Portugueses SA, da M. Riso, advogada;

– per il governo portoghese, da L. Inez Fernandes, P. Lacerda, P. Barros da Costa e L. Guerreiro, in qualità di agenti;

– per il governo tedesco, da J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl e A. Berg, in qualità di agenti;

– per il governo francese, da A.-L. Desjonquères e A. Ferrand, in qualità di agenti;

* Lingua processuale: il portoghese.

– per il governo austriaco, inizialmente da G. Hesse e successivamente da J. Schmoll, in qualità di agenti;

– per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;

– per la Commissione europea, da B. Rechena e N. Yerrell, in qualità di agenti;

– per l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA), da S. Rostren e R. Sousa Uva, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 27 febbraio 2020,

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 tra LE e un vettore aereo, la Transportes Aéreos Portugueses SA (in prosieguo: la «TAP»), riguardante il rifiuto di quest'ultima di risarcire tale passeggero il cui volo ha subito un ritardo prolungato.

Contesto normativo

Diritto internazionale

Convenzione di Tokyo

3 La Convenzione relativa alle infrazioni e determinati altri atti compiuti a bordo di aeromobili (*Raccolta dei Trattati delle Nazioni Unite*, vol. 704, pag. 219; in prosieguo: la «Convenzione di Tokyo») è stata firmata a Tokyo il 14 settembre 1963 ed è entrata in vigore il 4 dicembre 1969.

4 Tutti gli Stati membri sono parti contraenti della Convenzione di Tokyo, ma non l'Unione europea.

5 L'articolo 1, paragrafo 1, di tale convenzione dispone quanto segue:

«La presente convenzione s'applica:

a) alle infrazioni a leggi penali;

b) a quegli atti che, pur non costituendo infrazioni, possono compromettere o compromettono la sicurezza degli aeromobili, delle persone o dei beni a bordo oppure pregiudicano il buon ordine e la disciplina di bordo».

6 L'articolo 6, paragrafo 1, di detta convenzione prevede quanto segue:

«Se il comandante d'un aeromobile ha ragioni sufficienti per ritenere che una persona ha compiuto [a bordo] un'infrazione o un atto di cui all'articolo 1 paragrafo 1 oppure che essa sia sul punto di farlo, può prendere, contro questa persona, i provvedimenti adeguati, compresi quelli coercitivi, necessari:

a) per garantire la sicurezza dell'aeromobile, delle persone o dei beni a bordo;

b) per mantenere l'ordine e la disciplina a bordo;

c) per consentire la consegna di tale persona alle autorità competenti o lo sbarco di essa, conformemente alle disposizioni del titolo presente».

7 A seguito dell'entrata in vigore, il 1º gennaio 2020, del Protocollo che modifica la Convenzione relativa alle infrazioni e determinati altri atti compiuti a bordo di aeromobili, fatto a Montreal il 4 aprile 2014, l'articolo 6 della Convenzione di Tokyo è stato modificato. Tuttavia, tale modifica non è applicabile, quantomeno ratione temporis, ai fatti del procedimento principale.

Accordo SEE

8 Al capo intitolato «Trasporti», l'articolo 47, paragrafo 2, dell'Accordo sullo Spazio economico europeo, del 2 maggio 1992 (GU 1994, L 1, pag. 3), come modificato dall'accordo relativo alla partecipazione della Repubblica di Bulgaria e della Romania allo Spazio economico europeo (GU 2007, L 221, pag. 15) (in prosieguo: l'«Accordo SEE»), prevede che le disposizioni specifiche concernenti tutti i modi di trasporto sono contenute nell'allegato XIII dell'Accordo SEE.

9 L'articolo 126, paragrafo 1, di tale accordo così recita:

«Il presente accordo si applica ai territori in cui si applica il trattato che istituisce la Comunità economica europea, alle condizioni in esso indicate, e ai territori dell'Islanda, del Principato del Liechtenstein e del Regno di Norvegia».

10 Il punto 8, intitolato «Riferimenti ai territori», del Protocollo 1 di detto accordo dispone quanto segue:

«Ogniqualvolta gli atti cui è fatto riferimento contengono riferimenti al territorio della "Comunità" o del "Mercato comune", ai fini dell'accordo essi si considerano come riferimenti ai territori delle Parti contraenti, definiti nell'articolo 126 dell'accordo».

11 Nella parte intitolata «Introduzione», l'allegato XIII dell'Accordo SEE, rubricato «Trasporti – Elenco di cui all'articolo 47», enuncia quanto segue:

«Ove gli atti cui è fatto riferimento nel presente allegato contengano concetti o si riferiscano a procedure peculiari dell'ordinamento giuridico comunitario, quali:

– preamboli,

– destinatari degli atti comunitari,

– territori e lingue della Comunità,

– diritti e obblighi degli Stati membri della Comunità, loro enti pubblici, imprese o singoli cittadini nei rapporti reciproci e

– procedure di informazione e di notificazione,

si applica il protocollo 1 sugli adattamenti orizzontali, salvo qualora sia altrimenti previsto nel presente allegato».

Diritto dell'Unione

Regolamento n. 261/2004

12 I considerando 1 e da 13 a 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.

(...)

(13) I passeggeri il cui volo è cancellato dovrebbero poter ottenere il rimborso del prezzo del biglietto o avere la possibilità di proseguire il viaggio con un volo alternativo in condizioni soddisfacenti, e dovrebbero beneficiare di un'adeguata assistenza durante il periodo di attesa di un volo successivo.

(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».

13 L'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 prevede quanto segue:

«Il presente regolamento si applica:

a) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato;

b) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione, qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore comunitario».

14 L'articolo 5 di tale regolamento così dispone:

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

(...)

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.

(...)».

15 L'articolo 7, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», di detto regolamento, al paragrafo 1 prevede quanto segue:

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

(...)

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

(...)».

16 L'articolo 8, intitolato «Diritto a rimborso o al riavviamento», del regolamento n. 261/2004, al paragrafo 1 così prevede:

«Quando è fatto riferimento al presente articolo, al passeggero è offerta la scelta tra:

a) – il rimborso entro sette giorni, secondo quanto previsto nell'articolo 7, paragrafo 3, del prezzo pieno del biglietto, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato, per la o le parti di viaggio non effettuate e per la o le parti di viaggio già effettuate se il volo in questione è divenuto inutile rispetto al programma di viaggio iniziale del passeggero, nonché, se del caso:

– un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile;

b) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile; o

c) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti».

Regolamento (CE) n. 216/2008

17 Ai sensi del punto 7.d dell'allegato IV, intitolato «Requisiti essenziali per le operazioni di volo di cui all'articolo 8», del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU 2008, L 79, pag. 1):

«In una situazione di emergenza, che costituisca un pericolo per il volo o la sicurezza dell'aeromobile e/o delle persone a bordo, il comandante effettua tutte le azioni che ritiene necessarie ai fini della sicurezza. (...)».

18 Il regolamento n. 216/2008 è stato abrogato, con effetto dall'11 settembre 2018, dal regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU 2018, L 212, pag. 1). Il regolamento 2018/1139 non è tuttavia applicabile ratione temporis al procedimento principale.

Regolamento n. 965/2012

19 Il punto «CAT.GEN.MPA.105 Responsabilità del comandante», lettera a), dell'allegato IV, intitolato «Operazioni di trasporto aereo commerciale», del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 (GU 2012, L 296, pag. 1), come modificato dal regolamento (UE) n. 800/2013 della Commissione, del 14 agosto 2013 (GU 2013, L 227, pag. 1) (in prosieguo: il «regolamento n. 965/2012»), enuncia quanto segue:

«Il comandante, in aggiunta al soddisfacimento dei requisiti di cui alla norma CAT.GEN.MPA.100:

(...)

4) ha l'autorità di sbarcare chiunque o qualsiasi parte del carico possa costituire un potenziale pericolo per la sicurezza dell'aeromobile o dei suoi occupanti;

5) vieta la presenza a bordo di persone visibilmente sotto l'influenza di alcolici o sostanze stupefacenti in grado di mettere in pericolo la sicurezza dell'aeromobile e dei suoi occupanti;

(...)».

20 Il punto «CAT.GEN.MPA.110 Autorità del comandante» di tale allegato ha il seguente tenore:

«L'operatore adotta tutte le ragionevoli precauzioni al fine di assicurare che tutte le persone trasportate sull'aeromobile obbediscano a tutti gli ordini legittimamente impartiti dal comandante nell'intento di garantire la sicurezza dell'aeromobile e delle persone o cose trasportate».

Regolamento (UE) n. 376/2014

21 L'articolo 2, punto 7, del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (JO 2014, L 122, p. 18), prevede quanto segue:

«Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

(...)

7) "evento", qualsiasi evento relativo alla sicurezza che metta in pericolo o che, se non corretto o risolto, possa mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona, tra cui in particolare gli incidenti o gli inconvenienti gravi».

22 L'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 376/2014 così dispone:

«Gli eventi che potrebbero rappresentare un rischio rilevante per la sicurezza aerea e che rientrano nelle seguenti categorie sono segnalati dalle persone elencate nel paragrafo 6 nell'ambito dei sistemi di segnalazione obbligatoria di eventi di cui al presente articolo:

a) eventi collegati alle operazioni dell'aeromobile, quali:
   i) eventi relativi a collisioni;
   ii) eventi relativi a decollo e atterraggio;
   iii) eventi relativi al carburante;
   iv) eventi relativi al volo;
   v) eventi relativi alle comunicazioni;
   vi) eventi relativi alle lesioni, alle emergenze e ad altre situazioni critiche;
   vii) eventi relativi all'inabilità fisica dell'equipaggio e ad altri eventi riguardanti l'equipaggio;
   viii) eventi relativi alle condizioni meteorologiche o alla sicurezza».

Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018

23 L'articolo 1 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 della Commissione, del 29 giugno 2015, che stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati a norma del regolamento (UE) n. 376/2014 (GU 2015, L 163, pag. 1), enuncia quanto segue:

«La classificazione dettagliata degli eventi a cui fare riferimento all'atto della segnalazione degli eventi, nell'ambito dei sistemi di segnalazione obbligatoria, di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento [n. 376/2014] è stabilita negli allegati da I a V del presente regolamento».

24 Il titolo 6, punto 2, dell'allegato I del regolamento di esecuzione 2015/1018 prevede, quali eventi di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 376/2014 in relazione alla sicurezza, le «[d]ifficoltà nel controllare passeggeri in stato di ubriachezza, violenti o indisciplinati».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

25 LE ha prenotato con TAP un volo da Fortaleza (Brasile) a Oslo (Norvegia) con coincidenza a Lisbona (Portogallo).

26 Tale volo è stato operato il 21 agosto e il 22 agosto 2017 con un ritardo di quasi 24 ore all'arrivo a Oslo. Detto ritardo è dovuto al fatto che LE non ha potuto imbarcarsi sul secondo volo della coincidenza, da Lisbona a Oslo, a causa di un ritardo nell'arrivo del primo volo, da Fortaleza a Lisbona. Quest'ultimo ritardo è stato causato dal fatto che l'aeromobile che ha operato tale volo aveva dovuto, sul suo precedente volo da Lisbona a Fortaleza, essere dirottato a Las Palmas de Gran Canaria (Spagna) per sbarcare un passeggero molesto che aveva morso un passeggero e aggredito altri passeggeri nonché membri dell'equipaggio di bordo. LE è stato quindi trasportato a Oslo con il successivo volo operato da TAP, il giorno seguente.

27 A causa di tale ritardo di oltre tre ore, LE ha chiesto alla TAP il pagamento della compensazione pecuniaria di EUR 600 prevista all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento, come interpretati dalla Corte.

28 Poiché la TAP si è rifiutata di versare tale compensazione pecuniaria, adducendo che il prolungato ritardo controverso traeva origine da una circostanza eccezionale e l'invio di un altro aereo non avrebbe consentito di porre rimedio a tale ritardo, LE ha adito il Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Tribunale circondariale di Lisbona, Portogallo).

29 Il giudice del rinvio nutre dubbi sulla qualificazione giuridica della circostanza che ha determinato tale ritardo, sulla possibilità che un vettore aereo operativo possa invocare una simile circostanza qualora essa abbia interessato l'aeromobile che ha effettuato il volo di cui trattasi, ma in occasione di un volo precedente a quest'ultimo, nonché sulla ragionevolezza delle misure attuate da tale vettore.

30 In tali circostanze, il Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Tribunale circondariale di Lisbona) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se la circostanza che un passeggero, durante un volo, morda altri passeggeri e aggredisca l'equipaggio che ha cercato di calmarlo, tanto da giustificare, secondo il comandante del volo, un dirottamento verso il più vicino aeroporto per sbarcare tale passeggero e il suo bagaglio, con conseguente ritardo dell'arrivo a destinazione del volo, rientri nella nozione di "circostanze eccezionali" di cui al considerando 14 del regolamento [n. 261/2004].

2) Se una "circostanza eccezionale" che si verifica sul volo di andata, immediatamente precedente ed effettuato dallo stesso aeromobile, rilevi ai fini di esonerare il vettore aereo dalla responsabilità per il ritardo nella partenza di tale aeromobile per il volo di ritorno, sul quale viaggia il passeggero che ha presentato reclamo, attore nella fattispecie.

3) Se la considerazione e la conclusione della [compagnia aerea] convenuta in base alla quale l'invio di un altro aeromobile non avrebbe evitato il ritardo già in corso né l'imbarco del passeggero in transito, attore nella fattispecie, sul volo del giorno seguente, dal momento che tale compagnia, convenuta nella fattispecie, ha un solo volo giornaliero verso la destinazione finale del passeggero, configuri una condotta del vettore aereo, convenuto nella fattispecie, nella quale quest'ultimo ha adottato tutte le misure del caso, ma anche in tal modo non è stato possibile ovviare al ritardo verificatosi, ai fini di quanto disposto nell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento [n. 261/2004]».

Sulle questioni pregiudiziali

Osservazione preliminare

31 Conformemente al suo articolo 3, paragrafo 1, lettera b), il regolamento n. 261/2004 si applica, in particolare, ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del Trattato FUE, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione, qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore comunitario.

32 Tuttavia, in applicazione dell'articolo 47, paragrafo 2, dell'accordo SEE, in combinato disposto con l'articolo 126, paragrafo 1, del medesimo, il punto 8 del protocollo 1 di tale accordo e l'allegato XIII di detto accordo, il regolamento n. 261/2004 si applica, alle condizioni da esso stabilite, ai voli in partenza da o a destinazione di un aeroporto situato nel territorio norvegese.

33 Pertanto, e dato che nel corso del procedimento dinanzi alla Corte non è mai stata fatta menzione del fatto che il passeggero interessato abbia beneficiato in Brasile di prestazioni o di una compensazione pecuniaria e di un'assistenza, circostanza che spetta tuttavia al giudice del rinvio verificare, un volo con coincidenza effettuato da un vettore comunitario, nella fattispecie la TAP, in partenza da Fortaleza e la cui destinazione finale è Oslo rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 261/2004.

Sulla prima questione

34 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del considerando 14 del medesimo, debba essere interpretato nel senso che il comportamento molesto di un passeggero che ha fatto sì che il comandante dell'aeromobile dirottasse il volo in questione verso un aeroporto diverso da quello di arrivo, al fine di procedere allo sbarco di tale passeggero e dei suoi bagagli, rientra nella nozione di «circostanza eccezionale», ai sensi di detta disposizione.

35 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 all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 (sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 18).

36 Ai sensi dei considerando 14 e 15 nonché dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, secondo l'interpretazione di dette norme fornita dalla Corte, il vettore aereo è infatti esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria ai 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 all'arrivo sono dovuti a «circostanze eccezionali» che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso e, qualora si verifichi una simile circostanza, se può dimostrare di aver adottato 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 che detta situazione comportasse la cancellazione o il ritardo prolungato del volo interessato, senza che si possa pretendere tuttavia che questi acconsenta a sacrifici insopportabili alla luce delle capacità della sua impresa nel momento preso in considerazione (sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 19).

37 Secondo una giurisprudenza costante, possono essere considerati «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 sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono

all'effettivo controllo di quest'ultimo, e tali due condizioni sono cumulative (sentenze del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 20, e del 12 marzo 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2019:204, punto 38).

38 In forza del considerando 14 di detto regolamento, simili circostanze possono verificarsi, in particolare, in caso di rischi connessi alla sicurezza (sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 21).

39 Orbene, è pacifico che il comportamento molesto di un passeggero che ha fatto sì che il comandante dell'aeromobile – al quale spetta, conformemente all'articolo 6 della Convenzione di Tokyo nonché al punto 7.d dell'allegato IV del regolamento n. 216/2008, adottare ogni misura necessaria nell'interesse della sicurezza – dirottasse il volo in questione verso un aeroporto diverso da quello di arrivo, al fine di procedere allo sbarco di tale passeggero e dei suoi bagagli, mette effettivamente in discussione la sicurezza di detto volo.

40 A tale riguardo, occorre rilevare che il legislatore dell'Unione ha indicato, come risulta dall'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 376/2014, in combinato disposto con l'articolo 2, punto 7, del medesimo regolamento, l'articolo 1 del regolamento di esecuzione 2015/1018 e il titolo 6, punto 2, dell'allegato I di tale regolamento, che le difficoltà a controllare passeggeri in stato di ebbrezza, violenti o indisciplinati possono rappresentare un rischio significativo per la sicurezza aerea e pertanto devono essere oggetto di una notifica tramite i sistemi di segnalazione obbligatoria degli eventi previsti all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 376/2014.

41 Inoltre, da un lato, un comportamento molesto di una gravità tale da far sì che il comandante proceda al dirottamento del volo in questione non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo operativo interessato.

42 Infatti, anche se il trasporto aereo di passeggeri costituisce il compito principale di detto vettore ed espone naturalmente quest'ultimo a dover gestire i comportamenti dei passeggeri da esso trasportati, ciò non toglie che un comportamento come quello di cui trattasi nel procedimento principale non costituisce un comportamento che ci si può attendere da un passeggero, il quale è tenuto non solo a conformarsi a tutti gli ordini del comandante emessi al fine di garantire la sicurezza a bordo, conformemente al punto «CAT.GEN.MPA.110 Autorità del comandante» dell'allegato IV del regolamento n. 965/2012, ma anche a fare in modo di non compromettere esso stesso la corretta esecuzione del contratto di trasporto che lo vincola al vettore aereo operativo interessato.

43 Dall'altro lato, un simile comportamento non è, in linea di principio, controllabile dal vettore aereo operativo interessato, dal momento che, in primo luogo, esso è opera di un passeggero, il cui comportamento e le cui reazioni alle richieste dell'equipaggio, in linea di massima, non sono prevedibili e, in secondo luogo, a bordo di un aeromobile, il comandante e l'equipaggio dispongono soltanto di mezzi limitati per controllare un simile passeggero.

44 A tale riguardo, occorre sottolineare che la decisione adottata dal comandante, come reazione a detto comportamento, di procedere al dirottamento dell'aeromobile al fine di sbarcare tale passeggero e i suoi bagagli, conformemente al punto «CAT.GEN.MPA.105 Responsabilità del comandante», lettera a), dell'allegato IV del regolamento n. 965/2012, è stata presa nell'ambito della responsabilità che gli incombe, in forza dell'articolo 8 e del punto 7.d dell'allegato IV del regolamento n. 216/2008, di adottare qualsiasi misura che ritenga necessaria nell'interesse della sicurezza.

45 La situazione deve tuttavia essere diversa qualora appaia – circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare – che il vettore aereo operativo interessato risulta aver contribuito al verificarsi del comportamento molesto del passeggero in questione o qualora tale vettore sia stato in grado di

prevedere un simile comportamento e di adottare le misure adeguate in un momento in cui poteva farlo senza conseguenze significative sullo svolgimento del volo in questione, basandosi su segni precursori di un simile comportamento.

46 A quest'ultimo riguardo, ciò può in particolare verificarsi – come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 51 delle sue conclusioni, dai governi francese e austriaco nonché dalla Commissione europea – se il vettore aereo operativo ha proceduto all'imbarco di un passeggero che presentava turbe del comportamento già prima dell'imbarco oppure durante l'imbarco stesso e ciò sebbene, conformemente al punto «NCC.GEN.106 Responsabilità e autorità del pilota in comando», lettera b), dell'allegato VI del regolamento n. 965/2012, il pilota in comando abbia l'autorità di rifiutare di trasportare o sbarcare persone, bagagli o merci che possano costituire un pericolo potenziale per la sicurezza dell'aeromobile o dei suoi occupanti.

47 In una simile ipotesi, il comportamento molesto di un passeggero, pur non essendo inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato, sarebbe stato comunque controllabile da detto vettore, il che esclude che un simile comportamento possa essere qualificato come «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

48 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del considerando 14 del medesimo, deve essere interpretato nel senso che il comportamento molesto di un passeggero che ha fatto sì che il comandante dell'aeromobile dirottasse il volo in questione verso un aeroporto diverso da quello di arrivo, al fine di procedere allo sbarco di tale passeggero e dei suoi bagagli, rientra nella nozione di «circostanza eccezionale», ai sensi di detta disposizione, salvo qualora il vettore aereo operativo abbia contribuito al verificarsi di tale comportamento o abbia omesso di adottare le misure adeguate in considerazione dei segni precursori di un simile comportamento, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.

Sulla seconda questione

49 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del considerando 14 del medesimo, debba essere interpretato nel senso che, al fine di sottrarsi al proprio obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di ritardo prolungato o di cancellazione di un volo, un vettore aereo operativo può avvalersi di una «circostanza eccezionale» che ha inciso non su detto volo cancellato o ritardato, bensì su un precedente volo operato dal vettore medesimo con lo stesso aeromobile.

50 Come ricordato al punto 36 della presente sentenza, il vettore aereo può sottrarsi al proprio obbligo di risarcire i passeggeri ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, e dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 se è in grado di dimostrare, in particolare, che la cancellazione o il ritardo prolungato del volo in questione sono dovuti a «circostanze eccezionali».

51 A tale riguardo, occorre rilevare, da un lato, che né i considerando 14 e 15 del regolamento n. 261/2004 né l'articolo 5, paragrafo 3, del medesimo limitano la facoltà riconosciuta ai vettori aerei operativi di avvalersi di una «circostanza eccezionale» alla sola ipotesi in cui tale circostanza abbia inciso sul volo ritardato o cancellato, escludendo l'ipotesi in cui detta circostanza abbia inciso su un volo precedente operato con lo stesso aeromobile.

52 Dall'altro lato, la ponderazione degli interessi dei passeggeri aerei con quelli dei vettori aerei che ha condotto all'adozione del regolamento n. 261/2004 (sentenze del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 67, nonché del 23 ottobre 2012, Nelson e a., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 39) presuppone che si tenga conto delle modalità di gestione degli aeromobili da parte dei vettori aerei e in particolare del fatto, menzionato dagli interessati che hanno

partecipato al presente procedimento, che, quanto meno per talune categorie di voli, uno stesso aeromobile può effettuare più voli successivi nel corso di una stessa giornata, facendo sì che ogni circostanza eccezionale che incide su un aeromobile si ripercuota sul volo o sui voli successivi di tale aeromobile.

53 Pertanto, a un vettore aereo operativo deve essere possibile avvalersi, al fine di sottrarsi al proprio obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di ritardo prolungato o di cancellazione di un volo, di una «circostanza eccezionale» che abbia inciso su un precedente volo operato dal vettore medesimo con lo stesso aeromobile.

54 Tuttavia, e tenuto conto non solo dell'obiettivo di cui al considerando 1 del regolamento n. 261/2004 di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, ma anche del tenore letterale dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, l'avvalersi di una simile circostanza eccezionale presuppone che esista un nesso di causalità diretta tra il verificarsi di tale circostanza che ha inciso su un volo precedente e il ritardo o la cancellazione di un volo successivo, circostanza che spetta al giudice del rinvio valutare alla luce degli elementi di fatto a sua disposizione e tenendo conto, in particolare, delle modalità di gestione dell'aeromobile di cui trattasi.

55 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del considerando 14 del medesimo, deve essere interpretato nel senso che, al fine di sottrarsi al proprio obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di ritardo prolungato o di cancellazione di un volo, un vettore aereo operativo può avvalersi di una «circostanza eccezionale» che ha inciso su un volo precedente operato dal vettore medesimo con lo stesso aeromobile, a condizione che esista un nesso di causalità diretta tra il verificarsi di tale circostanza e il ritardo o la cancellazione del volo successivo, circostanza che spetta al giudice del rinvio valutare, tenendo conto in particolare delle modalità di gestione dell'aeromobile di cui trattasi da parte del vettore aereo operativo interessato.

Sulla terza questione

56 Con la sua terza questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del considerando 14 del medesimo, debba essere interpretato nel senso che il fatto che un vettore aereo proceda al riavviamento di un passeggero, per il motivo che l'aeromobile che lo trasporta è stato interessato da una circostanza eccezionale, mediante un volo operato dal vettore medesimo e che ha comportato che tale passeggero arrivasse il giorno successivo a quello inizialmente previsto, costituisce una «misura ragionevole» che esonera tale vettore dal suo obbligo di compensazione pecuniaria previsto all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e all'articolo 7, paragrafo 1, di detto regolamento.

57 Come ricordato al punto 36 della presente sentenza, qualora si verifichi una «circostanza eccezionale», il vettore aereo operativo è esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria previsto all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 solo se è in grado di dimostrare di aver adottato 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 che detta circostanza comportasse la cancellazione o il ritardo prolungato del volo in questione, senza che si possa tuttavia pretendere che tale vettore acconsenta a sacrifici insopportabili tenuto conto delle capacità della sua impresa nel momento preso in considerazione.

58 Ne consegue che – conformemente all'obiettivo di garantire un livello elevato di protezione dei passeggeri di cui al considerando 1 del regolamento n. 261/2004, nonché al requisito di un riavviamento ragionevole, soddisfacente e nel più breve tempo possibile dei passeggeri interessati da una cancellazione o da un ritardo prolungato del volo, di cui ai considerando 12 e 13 nonché all'articolo 8, paragrafo 1, di tale regolamento – nel caso in cui si verifichi una circostanza eccezionale,

il vettore aereo che intenda sottrarsi al proprio obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri, previsto all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e all'articolo 7 di tale regolamento, adottando le misure ragionevoli di cui al punto precedente non può, in linea di principio, limitarsi a offrire ai passeggeri di cui trattasi un riavviamento verso la loro destinazione finale con il volo successivo operato dal vettore medesimo e che arriva a destinazione il giorno successivo a quello originariamente previsto per il loro arrivo.

59 Infatti, la diligenza richiesta a tale vettore aereo al fine di consentirgli di sottrarsi al proprio obbligo di compensazione pecuniaria presuppone che egli si avvalga di tutti i mezzi a sua disposizione per garantire un riavviamento ragionevole, soddisfacente e nel più breve tempo possibile, mezzi tra i quali figura la ricerca di altri voli diretti o non diretti operati eventualmente da altri vettori aerei, appartenenti o meno alla stessa alleanza aerea, e che arrivano meno tardi rispetto al volo successivo del vettore aereo interessato.

60 Pertanto solo qualora non vi sia alcun posto disponibile su un altro volo diretto o non diretto che consenta al passeggero interessato di raggiungere la sua destinazione finale meno tardi rispetto al volo successivo del vettore aereo interessato o qualora l'effettuazione di un simile riavviamento costituisca per tale vettore aereo un sacrificio insopportabile tenuto conto delle capacità della sua impresa nel momento in questione si deve ritenere che detto vettore aereo, riavviando il passeggero in questione con il volo successivo operato dal vettore medesimo, si sia avvalso di tutti i mezzi di cui disponeva.

61 Si deve quindi rispondere alla terza questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del considerando 14 del medesimo, deve essere interpretato nel senso che il fatto che un vettore aereo proceda al riavviamento di un passeggero, per il motivo che l'aeromobile che lo trasporta è stato interessato da una circostanza eccezionale, mediante un volo operato dal vettore stesso e che comporta che tale passeggero arrivi il giorno successivo a quello inizialmente previsto, non costituisce una «misura ragionevole» che esonera tale vettore dal suo obbligo di compensazione pecuniaria previsto all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento, salvo qualora non vi fosse nessun'altra possibilità di riavviamento diretto o non diretto con un volo operato dal vettore stesso o da un altro vettore aereo e che arrivasse meno tardi rispetto al volo successivo del vettore aereo interessato o qualora l'effettuazione di un simile riavviamento costituisse per il vettore aereo un sacrificio insopportabile tenuto conto delle capacità della sua impresa nel momento in questione, circostanza che spetta al giudice del rinvio valutare.

Sulle spese

62 Nei confronti delle parti di cui al 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 (Quarta 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, letto alla luce del considerando 14 del medesimo, deve essere interpretato nel senso che il comportamento molesto di un passeggero che ha fatto sì che il comandante dell'aeromobile dirottasse il volo in questione verso un aeroporto diverso da quello di arrivo, al fine di procedere allo sbarco di tale passeggero e dei suoi bagagli, rientra nella nozione di «circostanza eccezionale», ai sensi di detta disposizione, salvo qualora il vettore aereo operativo abbia contribuito al verificarsi di**

tale comportamento o abbia omesso di adottare le misure adeguate in considerazione dei segni precursori di un simile comportamento, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.

2) **L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del considerando 14 del medesimo, deve essere interpretato nel senso che, al fine di sottrarsi al proprio obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di ritardo prolungato o di cancellazione di un volo, un vettore aereo operativo può avvalersi di una «circostanza eccezionale» che ha inciso su un volo precedente operato dal vettore medesimo con lo stesso aeromobile, a condizione che esista un nesso di causalità diretta tra il verificarsi di tale circostanza e il ritardo o la cancellazione del volo successivo, circostanza che spetta al giudice del rinvio valutare, tenendo conto in particolare delle modalità di gestione dell'aeromobile di cui trattasi da parte del vettore aereo operativo interessato.**

3) **L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del considerando 14 del medesimo, deve essere interpretato nel senso che il fatto che un vettore aereo proceda al riavviamento di un passeggero, per il motivo che l'aeromobile che lo trasporta è stato interessato da una circostanza eccezionale, mediante un volo operato dal vettore stesso e che comporta che tale passeggero arrivi il giorno successivo a quello inizialmente previsto, non costituisce una «misura ragionevole» che esonera tale vettore dal suo obbligo di compensazione pecuniaria previsto all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento, salvo qualora non vi fosse nessun'altra possibilità di riavviamento diretto o non diretto con un volo operato dal vettore stesso o da un altro vettore aereo e che arrivasse meno tardi rispetto al volo successivo del vettore aereo interessato o qualora l'effettuazione di un simile riavviamento costituisse per il vettore aereo un sacrificio insopportabile tenuto conto delle capacità della sua impresa nel momento in questione, circostanza che spetta al giudice del rinvio valutare.**

Firme