Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Nona Sezione)

17 settembre 2015*

«Rinvio pregiudiziale — Trasporti aerei — Diritti dei passeggeri in caso di ritardo o di cancellazione di un volo — Regolamento (CE) n. 261/2004 — Articolo 5, paragrafo 3 — Negato imbarco e cancellazione di un volo — Ritardo prolungato di un volo — Compensazione pecuniaria e assistenza ai passeggeri — Circostanze eccezionali»

Nella causa C-257/14,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Rechtbank Amsterdam (Paesi Bassi), con decisione del 29 aprile 2014, pervenuta in cancelleria il 28 maggio 2014, nel procedimento

Corina van der Lans

contro

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

LA CORTE (Nona Sezione),

composta da K. Jürimäe, presidente di sezione, J. Malenovský (relatore) e M. Safjan, giudici,

avvocato generale: E. Sharpston

cancelliere: L. Carrasco Marco, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 7 maggio 2015,

considerate le osservazioni presentate:

— per la Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, da P. Eijsvoogel, P. Huizing, R. Pessers e M. Lustenhouwer, advocaten;

— per il governo dei Paesi Bassi, da M. Bulterman e M. Noort, in qualità di agenti;

— per il governo tedesco, da T. Henze e J. Kemper, in qualità di agenti;

— per il governo francese, da G. de Bergues, D. Colas, R. Coesme e M. Hours, in qualità di agenti;

— per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da C. Colelli, avvocato dello Stato;

* Lingua processuale: il neerlandese.

— per il governo del Regno Unito, da L. Christie, in qualità di agente, assistito da J. Holmes, barrister;

— per la Commissione europea, da F. Wilman e N. Yerrell, 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 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 L 46, pag. 1).

2 Tale domanda è stata proposta nell'ambito di una controversia tra la sig.ra van der Lans e la compagnia aerea Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (in prosieguo: la «KLM») in merito al rifiuto di quest'ultima di indennizzare la ricorrente nel procedimento principale per il ritardo subìto dal suo volo.

Contesto normativo

3 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.

(...)

(14) Come previsto ai sensi della convenzione di Montreal, gli obblighi che incombono ai vettori aerei operativi dovrebbero essere limitati o dovrebbero non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.

(15) Dovrebbe essere considerata una circostanza eccezionale il caso in cui l'impatto di una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno provochi un lungo ritardo, un ritardo che comporti un pernottamento o la cancellazione di uno o più voli per detto aeromobile, anche se tutte le ragionevoli misure sono state adottate dal vettore aereo interessato per evitare ritardi o cancellazioni».

4 L'articolo 3 di detto regolamento, intitolato «Ambito di applicazione», al paragrafo 1, lettera b), dispone quanto segue:

«1. Il presente regolamento si applica:

(...)

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».

5 L'articolo 5 del medesimo regolamento stabilisce 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 (...)

(...)

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 Ai sensi dell'articolo 7 dello stesso regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria»:

«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;

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).

Nel determinare la distanza si utilizza come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo all'arrivo rispetto all'orario previsto a causa del negato imbarco o della cancellazione del volo.

2. Se ai passeggeri è offerto di raggiungere la loro destinazione finale imbarcandosi su un volo alternativo a norma dell'articolo 8, il cui orario di arrivo non supera:

a) di due ore, per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1 500 km; o

b) di tre ore, per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese fra 1 500 e 3 500 km; o

c) di quattro ore, per tutte le tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b),

l'orario di arrivo previsto del volo originariamente prenotato, il vettore aereo operativo può ridurre del 50% la compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1.

3. La compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1 è pagata in contanti, mediante trasferimento bancario elettronico, con versamenti o assegni bancari, o, previo accordo firmato dal passeggero, con buoni di viaggio e/o altri servizi.

4. Le distanze di cui ai paragrafi 1 e 2 sono misurate secondo il metodo della rotta ortodromica».

7 L'articolo 13 del regolamento n. 261/2004 enuncia quanto segue:

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

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

8 La sig.ra van der Lans era in possesso di una prenotazione di un biglietto aereo su un volo operato dalla KLM. Tale volo, a destinazione di Amsterdam (Paesi Bassi), doveva partire da Quito (Ecuador) il 13 agosto 2009 alle 9:15, ora locale. La partenza, tuttavia, ha avuto luogo solamente l'indomani alle 19:30, ora locale. L'aeromobile utilizzato per detto volo è arrivato ad Amsterdam con un ritardo di 29 ore.

9 Secondo la KLM, tale ritardo era dovuto al fatto che all'aeroporto di Guayaquil (Ecuador), dal quale detto aeromobile avrebbe dovuto partire per raggiungere Amsterdam via Quito e Bonaire (Antille Olandesi), si era constatato durante la procedura di «push back» – consistente nello spingere indietro l'apparecchio, a terra, mediante un carrello – che uno dei motori di tale aeromobile non si accendeva perché non gli arrivava carburante.

10 Dall'«aircraft technical log» risulterebbe, a dire della KLM, una concomitanza di problemi. Due pezzi erano difettosi, ossia la pompa del carburante e l'unità idromeccanica. Tali pezzi, che non erano disponibili a Guayaquil, avrebbero dovuto essere trasportati in aereo da Amsterdam per essere poi montati nell'apparecchio di cui trattasi, il quale è decollato da Quito con il ritardo indicato al punto 8 della presente sentenza.

11 Detti pezzi non sarebbero stati oggetto di un esame più approfondito onde determinare la causa dell'incidente, dato che solo il loro fabbricante poteva verificarli.

12 La sig.ra van der Lans ha proposto ricorso dinanzi al Rechtbank Amsterdam (Tribunale di Amsterdam) per ottenere una compensazione pecuniaria di EUR 600 a causa di detto ritardo.

13 La KLM si oppone a tale richiesta evocando l'eccezione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, ovvero «circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso».

14 Secondo la KLM, i pezzi difettosi non avevano superato la loro vita media. Inoltre, il loro fabbricante non avrebbe fornito alcuna indicazione specifica nel senso che avrebbero potuto verificarsi guasti dopo un certo periodo di utilizzo. La KLM afferma pure che detti pezzi, per quanto non controllati prima del decollo, nel corso dell'«ispezione pre-volo» generale, erano stati controllati durante l'ultima «ispezione A», effettuata all'incirca un mese prima del volo di cui trattasi nel procedimento principale.

15 La sig.ra van der Lans ritiene che la KLM non possa evocare il sopraggiungere, nel caso di specie, di circostanze eccezionali. Infatti, il ritardo di detto volo sarebbe stato causato da un problema tecnico. Orbene, la Corte avrebbe dichiarato nella sentenza Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) che la risoluzione di problemi tecnici è inerente all'attività del vettore aereo e non può essere qualificata come circostanza eccezionale.

16 Il procedimento principale verte sulla questione se l'eccezione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 possa essere fatta valere dalla KLM in circostanze come quelle del caso di specie.

17 In proposito, il giudice del rinvio chiede chiarimenti su come interpretare le espressioni «circostanze eccezionali» e «tutte le misure del caso», contenute in detta disposizione, in particolare tenuto conto, al riguardo, del considerando 14 del regolamento n. 261/2004 e della pertinente giurisprudenza della Corte, segnatamente della sentenza Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 Il Rechtbank Amsterdam ha pertanto deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Come debba essere interpretata la nozione di "evento" di cui al considerando 14 del regolamento n. 261/2004.

2) Alla luce del punto 22 della sentenza Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), le circostanze eccezionali, di cui al citato considerando 14, non coincidono con i casi citati come esempio nell'elenco figurante nella seconda frase di tale considerando, casi che nel punto 22 sono definiti dalla Corte come "eventi". Se sia corretto che gli eventi, di cui al citato punto 22, non coincidono con l'"evento" di cui al considerando 14 del regolamento.

3) Cosa si intenda per circostanze eccezionali che sono collegate all'evento di "improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza", menzionato al citato considerando 14, ai sensi del punto 23 della sentenza Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), se le "improvvise carenze del volo" non possono di per sé configurare circostanze eccezionali, ai sensi del punto 22, ma possono soltanto produrre siffatte circostanze.

4) Ai sensi del punto 23 della sentenza Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), un problema tecnico può rientrare nel novero delle "improvvise carenze del volo" ed è pertanto un "evento" ai sensi del punto 22 di tale sentenza; le circostanze collegate a detto evento possono tuttavia essere considerate "eccezionali" se riguardano un evento che non sia inerente al regolare esercizio delle attività del vettore aereo e sfugga al suo effettivo controllo, per la sua natura o per la sua origine, ai sensi del punto 23 della sentenza Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771); secondo il punto 24 della medesima sentenza, risolvere un problema tecnico causato da una carenza nella manutenzione di un apparecchio deve essere considerato inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo; pertanto siffatti problemi tecnici di per sé non possono costituire circostanze eccezionali, ai sensi del punto 25 della sentenza Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Da queste considerazioni sembra discendere che un problema tecnico che rientra nelle "improvvise carenze di volo" configura al contempo un evento che può essere collegato a circostanze eccezionali, e può configurare esso stesso una circostanza eccezionale. Quale interpretazione debba essere data ai punti da 22 a 25 della sentenza Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) al fine di evitare questa apparente contraddizione.

5) Nella giurisprudenza dei giudici di primo grado l'espressione: "inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo" viene regolarmente interpretata come: "ricollegata alle regolari attività del vettore aereo" – interpretazione del resto conforme al termine neerlandese "inerente" (che non costituisce il testo autentico della sentenza) – di modo che, ad esempio, neppure collisioni con uccelli o con nubi di cenere sono considerati come "eventi" ai sensi del punto 23 della sentenza Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Un'altra giurisprudenza pone l'accento sull'espressione "e sfugge al suo effettivo controllo per la sua natura o per la sua origine", del pari figurante al punto 23 della sentenza Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Se l'espressione "inerente a" debba essere interpretata nel senso che solo eventi posti effettivamente sotto il controllo del vettore aereo rientrano in questa nozione.

6) In che senso debba essere letto il punto 26 della sentenza Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), ovvero come esso debba essere interpretato alla luce della risposta che la Corte darà alle questioni 4 e 5.

7) a) Se la questione 6 viene risolta nel senso che i problemi tecnici, rientranti nel novero delle improvvise carenze di volo sotto il profilo della sicurezza, configurano circostanze eccezionali che possono determinare un richiamo all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, qualora derivino da un evento non inerente all'esercizio regolare delle attività del vettore aereo e che sfugga al suo effettivo controllo, se ciò significhi che un problema tecnico che sorge spontaneamente e non è imputabile ad una carenza di manutenzione e che non è neppure venuto alla luce nel corso di un regolare controllo ("ispezioni da A a D" e "ispezione giornaliera") può o invece non può configurare una circostanza eccezionale – ammesso che non potesse essere scoperto durante detti controlli regolari – in quanto non è possibile indicare un evento ai sensi del punto 26, e pertanto non si può stabilire se esso sia inerente all'esercizio delle attività del vettore aereo e sfugga dunque al suo controllo.

   b) Se la questione 6 viene risolta nel senso che i problemi tecnici, che rientrano nel novero delle improvvise carenze di volo sotto il profilo della sicurezza, sono eventi ai sensi del punto 22 della sentenza Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) e il problema tecnico è sorto spontaneamente e non è imputabile ad una carenza di manutenzione, né è stato scoperto in occasione di un regolare controllo ("ispezioni da A a D" e "ispezione giornaliera"), se detto problema tecnico sia inerente o meno all'esercizio delle attività del vettore aereo e se sfugga o meno al suo controllo, ai sensi del citato punto 26.

   c) Se la questione 6 viene risolta nel senso che i problemi tecnici, che rientrano nel novero delle improvvise carenze di volo sotto il profilo della sicurezza, sono eventi ai sensi del punto 22 della sentenza Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) e il problema tecnico è sorto spontaneamente e non è imputabile ad una carenza di manutenzione, né è stato scoperto in occasione di un regolare controllo ("ispezioni da A a D" e "ispezione giornaliera"), quali circostanze debbano essere collegate a detto problema tecnico e quando dette circostanze debbano considerarsi eccezionali, di modo da giustificare un richiamo all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

8) Un vettore aereo può invocare le circostanze eccezionali soltanto se può dimostrare che la cancellazione/il ritardo del volo è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Se sia corretto concludere che l'adozione di tutte le misure del caso comprenda l'evitare del configurarsi delle circostanze eccezionali e non l'adozione di provvedimenti per mantenere il ritardo entro il termine di 3 ore, di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c-iii del regolamento n. 261/2004 unitamente ai punti da 57 a 61 della sentenza Sturgeon e a. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716).

9) In linea di principio si possono ipotizzare due tipi di provvedimenti per contenere i ritardi causati da problemi tecnici ad un massimo di 3 ore, ossia, da un lato, mantenere una scorta di pezzi di riserva in diversi luoghi in tutto il mondo, dunque non solo nell'aeroporto di registrazione della compagnia, e, dall'altro, trasferire su altri voli i passeggeri del volo ritardato. Se le compagnie aeree, nello stabilire la portata delle scorte da mantenere e in quali luoghi del mondo conservarle, debbano basarsi su quanto è usuale nell'aviazione, anche presso le compagnie aeree che sono vincolate solo in parte dal regolamento n. 261/2004.

10) Se, nel rispondere alla questione se siano state adottate tutte le misure del caso per limitare il ritardo occorso a causa di problemi tecnici che pregiudicano la sicurezza, il giudice debba tenere conto delle circostanze che aumentano gli effetti di un ritardo, come la circostanza che l'apparecchio interessato dal problema tecnico, come nella fattispecie in esame, prima di rientrare nell'aeroporto di registrazione deve atterrare in diversi altri aeroporti, il che può determinare un'ulteriore perdita di tempo».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla ricevibilità

19 Il governo francese contesta la ricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale per il motivo che, conformemente al suo articolo 3, paragrafo 1, lettera b), il regolamento n. 261/2004 non sarebbe applicabile alla controversia di cui trattasi nel procedimento principale, in quanto il diritto ecuadoriano prevede già un regime di compensazione pecuniaria e di assistenza ai passeggeri del trasporto aereo vittime di un negato imbarco, o di una cancellazione o di un ritardo di un volo, di cui possa beneficiare la sig.ra van der Lans.

20 In forza di una giurisprudenza costante della Corte, il rifiuto di pronunciarsi su una questione pregiudiziale sollevata da un giudice nazionale è possibile, in particolare, solo qualora risulti manifestamente che la disposizione del diritto dell'Unione sottoposta all'interpretazione della Corte non può essere applicata (sentenza Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, C-484/08, EU:C:2010:309, punto 19 e giurisprudenza ivi citata).

21 In proposito, dall'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 risulta che quest'ultimo si applica ai passeggeri in partenza da un paese terzo a destinazione di uno Stato membro, a condizione che, da un lato, il vettore aereo operante il volo sia un vettore dell'Unione europea e, dall'altro, i passeggeri di cui trattasi non abbiano beneficiato di prestazioni o di compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione.

22 Riguardo alla prima di tali condizioni, è pacifico che la KLM è un vettore dell'Unione.

23 Per quanto concerne la seconda condizione, va rilevato che sussiste una divergenza tra le versioni linguistiche dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004. Infatti, alcune versioni, in particolare quelle in lingua ceca, tedesca, inglese, italiana e neerlandese, utilizzano rispettivamente i termini «obdrželi», «erhalten», «received», «ricevuto» e «ontvangen». Pertanto, tali versioni potrebbero essere interpretate nel senso di escludere l'applicazione di detto regolamento solo nel caso in cui i passeggeri interessati abbiano effettivamente ottenuto prestazioni o compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione.

24 Per contro, altre versioni linguistiche, come, segnatamente, quelle in lingua spagnola («disfruten de»), francese («bénéficient») e rumena («beneficiat de»), suggeriscono piuttosto che l'applicazione del regolamento n. 261/2004 è esclusa a priori qualora i passeggeri interessati beneficino del diritto a prestazioni o a compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione, indipendentemente dal fatto che ne abbiano effettivamente fruito oppure no.

25 Orbene, la necessità di un'interpretazione uniforme di una disposizione del diritto dell'Unione impone che, in caso di divergenza tra le sue versioni linguistiche, tale disposizione sia interpretata in funzione del contesto e della finalità della normativa di cui costituisce un elemento (v., in tal senso, sentenze DR e TV2 Danmark, C-510/10, EU:C:2012:244, punto 45, nonché Bark, C-89/12, EU:C:2013:276, punto 40).

26 Al riguardo è sufficiente ricordare che il regolamento n. 261/2004, come emerge chiaramente dai suoi considerando 1 e 2, mira a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri (v. sentenze IATA e ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punto 69, nonché Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, punto 35).

27 Così, anche se l'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004, letto alla luce di detto obiettivo, non richiede la dimostrazione che il passeggero interessato abbia effettivamente ottenuto prestazioni o compensazione pecuniaria e assistenza in un paese terzo, la mera possibilità di simili benefici non può, di per sé, giustificare che detto regolamento non sia applicabile a tale passeggero.

28 Infatti, è inaccettabile che un passeggero possa essere privato della protezione conferita dal regolamento n. 261/2004, nella sola ipotesi in cui benefici di una determinata compensazione pecuniaria in un paese terzo, senza che sia dimostrato che quest'ultima risponda alla finalità della compensazione pecuniaria garantita da detto regolamento e che le condizioni cui è subordinato il beneficio che ne deriva, nonché le differenti modalità della sua attuazione, siano equivalenti a quelle previste dal medesimo regolamento.

29 Orbene, il fascicolo sottoposto alla Corte non consente di determinare se la finalità delle compensazioni pecuniarie previste dal diritto del paese terzo interessato risponda a quella della compensazione pecuniaria garantita dal regolamento n. 261/2004 né se le condizioni cui è subordinato il beneficio derivante da siffatte compensazioni, nonché le differenti modalità della loro attuazione, siano equivalenti a quelle previste da detto regolamento. Spetta al giudice del rinvio verificare se l'ipotesi ricorra nel caso di specie.

30 Ciò considerato, non è escluso che la disposizione di cui è chiesta l'interpretazione si applichi al presente caso.

31 Pertanto la domanda di pronuncia pregiudiziale è da considerare ricevibile.

Nel merito

32 In limine, occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, nell'ambito della procedura di cooperazione tra i giudici nazionali e la Corte istituita dall'articolo 267 TFUE, quest'ultima deve fornire al giudice a quo una soluzione utile che gli consenta di dirimere la controversia di cui è investito. In tale prospettiva alla Corte spetta, se necessario, riformulare le questioni che le sono sottoposte (v., in particolare, sentenza Le Rayon d'Or, C-151/13, EU:C:2014:185, punto 25 e giurisprudenza ivi citata).

33 Tenuto conto di tale giurisprudenza, le dieci questioni complessivamente sollevate dal giudice del rinvio vanno intese come dirette sostanzialmente a determinare se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un problema tecnico come quello di

cui trattasi nel procedimento principale, che sia sorto improvvisamente, non sia imputabile a una carenza di manutenzione e neppure sia emerso nel corso di un regolare controllo, rientri nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi di detta disposizione e, in caso affermativo, quali siano le ragionevoli misure che il vettore aereo deve adottare per farvi fronte.

34 In proposito va anzitutto rilevato che, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, un vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7 di tale regolamento 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.

35 Occorre ricordare, poi, che la Corte ha precisato che detto articolo 5, paragrafo 3, costituendo una deroga al principio del diritto a una compensazione pecuniaria dei passeggeri, va interpretato restrittivamente (sentenza Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 20).

36 Infine, per quanto concerne, in particolare, i problemi tecnici sorti in un aeromobile, dalla giurisprudenza della Corte risulta che siffatti problemi sono annoverabili fra le improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza che possono rientrare in tali circostanze. Tuttavia, le circostanze che si accompagnano all'insorgere di detti problemi possono essere considerate «eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 unicamente se sono collegate ad un evento che, come quelli elencati al considerando 14 di tale regolamento, non sia inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfugga all'effettivo controllo di quest'ultimo per la sua natura o per la sua origine (v., in tal senso, sentenza Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 23).

37 Orbene, i vettori aerei si ritrovano regolarmente a far fronte, nell'esercizio della loro attività, ai problemi tecnici che il funzionamento degli aeromobili inevitabilmente pone. Così, i problemi tecnici emersi in occasione della manutenzione degli aeromobili, o a causa di una carenza di manutenzione, non possono costituire di per sé «circostanze eccezionali» ex articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 (v., in tal senso, sentenza Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punti 24 e 25).

38 Ciò premesso, determinati problemi tecnici possono però rientrare in dette circostanze eccezionali. Per 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 occulto di fabbricazione che incide sulla sicurezza dei voli. Così sarebbe altresì in presenza di danni causati agli aeromobili da atti di sabotaggio o di terrorismo (v., in tal senso, sentenza Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 26).

39 Nel caso di specie la KLM precisa – ma il giudice del rinvio dovrà verificarlo – che il problema tecnico di cui trattasi nel procedimento principale consiste in un guasto al motore dell'apparecchio considerato, un guasto dovuto a pezzi difettosi, che non hanno superato la loro vita media e riguardo ai quali il fabbricante non ha fornito indicazioni di possibili vizi dopo un certo periodo di utilizzo.

40 In proposito risulta, anzitutto, come si evince dal punto precedente della presente sentenza, che tale problema tecnico riguarda unicamente un preciso aeromobile. Inoltre, dal fascicolo di cui dispone la Corte non emerge affatto che il costruttore degli apparecchi che costituiscono la flotta del vettore aereo in questione o una competente autorità abbiano rivelato che non solo detto aeromobile in particolare, ma anche altri apparecchi della medesima flotta presentino un vizio occulto di fabbricazione che incide sulla sicurezza dei voli, circostanza che spetta comunque al giudice del rinvio verificare. In caso affermativo, l'ipotesi giurisprudenziale richiamata al punto 38 della presente sentenza non si applicherebbe alla fattispecie.

41 Va rilevato, poi, che, sebbene costituisca certamente un evento inaspettato, un guasto come quello di cui trattasi nel procedimento principale, provocato dalla prematura difettosità di alcuni pezzi di un aeromobile, rimane intrinsecamente legato al sistema assai complesso di funzionamento dell'apparecchio, che il vettore aereo gestisce in condizioni, in particolare meteorologiche, spesso difficili, o addirittura estreme, fermo restando che nessun pezzo di aeromobile è inalterabile.

42 Pertanto, occorre considerare che, nell'ambito dell'attività di un vettore aereo, tale evento inaspettato è inerente al normale esercizio dell'attività, dovendo detto vettore sistematicamente far fronte a problemi tecnici improvvisi siffatti.

43 D'altro lato, la prevenzione di un guasto del genere o la relativa riparazione, inclusa la sostituzione di un pezzo prematuramente difettoso, non sfuggono all'effettivo controllo del vettore aereo interessato, dato che spetta a quest'ultimo garantire la manutenzione e il buon funzionamento degli aeromobili che gestisce per le sue attività economiche.

44 Di conseguenza, un problema tecnico come quello di cui trattasi nel procedimento principale non può rientrare nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

45 È d'uopo precisare, infine, che anche quando, in funzione delle circostanze, un vettore aereo ritenga di poter far valere la colpa del fabbricante di determinati pezzi difettosi, l'obiettivo principale del regolamento n. 261/2004, consistente nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, nonché l'interpretazione restrittiva che si deve dare del relativo articolo 5, paragrafo 3, ostano a che detto vettore aereo possa giustificare il suo eventuale rifiuto di compensare i passeggeri che hanno subito gravi disagi adducendo la sussistenza di una «circostanza eccezionale».

46 Al riguardo occorre ricordare che gli obblighi assolti in forza del regolamento n. 261/2004 non compromettono il diritto di detto vettore di chiedere il risarcimento a chiunque abbia cagionato il ritardo, compresi i terzi, come prevede l'articolo 13 di tale regolamento. Siffatto risarcimento è quindi idoneo ad attenuare o persino a cancellare l'onere finanziario sopportato dallo stesso vettore a causa di detti obblighi (sentenza Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 68 e giurisprudenza ivi citata).

47 Pertanto, non si può escludere, prima facie, che l'articolo 13 del regolamento n. 261/2004 possa essere fatto valere e applicato nei confronti di un fabbricante imputabile di colpa, al fine di ridurre, o addirittura di eliminare, l'onere finanziario sopportato da un vettore aereo in conseguenza degli obblighi che gli derivano da detto regolamento.

48 Dato che un problema tecnico come quello di cui trattasi nel procedimento principale non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali», non occorre pronunciarsi sulle ragionevoli misure che il vettore aereo avrebbe dovuto adottare per farvi fronte in applicazione dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

49 Alla luce di tutte le suesposte considerazioni occorre rispondere alle questioni sollevate dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un problema tecnico come quello di cui trattasi nel procedimento principale, che sia sorto improvvisamente, non sia imputabile a una carenza di manutenzione e neppure sia emerso nel corso di un regolare controllo, non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi di detta disposizione.

Sulle spese

50 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice del rinvio, 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 (Nona Sezione) dichiara:

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, deve essere interpretato nel senso che un problema tecnico come quello di cui trattasi nel procedimento principale, che sia sorto improvvisamente, non sia imputabile a una carenza di manutenzione e neppure sia emerso nel corso di un regolare controllo, non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi di detta disposizione.

Firme