



## Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE  
PRIIT PIKAMÄE  
presentate il 27 febbraio 2020<sup>1</sup>

**Causa C-74/19**

**LE**  
**contro**  
**Transportes Aéreos Portugueses SA**

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa – Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 18 (Tribunale circondariale di Lisbona – Sezione civile di Lisbona – Giudice 18, Portogallo)]

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 5, paragrafo 3 – Articolo 7, paragrafo 1 – Diritto alla compensazione pecuniaria – Esonero – Nozione di “circostanze eccezionali” – Comportamento molesto di un passeggero – Nozione di “misure del caso” per ovviare ad una circostanza eccezionale o alle conseguenze di una simile circostanza»

### **I. Introduzione**

1. Nella presente causa, avente ad oggetto una domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 267 TFUE, il Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Tribunale circondariale di Lisbona, Portogallo) sottopone alla Corte tre questioni pregiudiziali vertenti sull'interpretazione della nozione di «circostanze eccezionali» di cui all'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<sup>2</sup>.

2. Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra LE (in prosieguo: il «passeggero attore») e un vettore aereo, la Transportes Aéreos Portugueses SA (in prosieguo: la «TAP»), riguardo al rifiuto di quest'ultima di risarcire tale passeggero il cui volo ha subito un ritardo prolungato. La TAP deduce, in proposito, «circostanze eccezionali» ai sensi della summenzionata disposizione, che sarebbero connesse al comportamento molesto di un altro passeggero presente a bordo dell'aeromobile destinato a garantire il trasporto sulla rotta aerea in questione.

<sup>1</sup> Lingua originale: il francese.

<sup>2</sup> GU 2004, L 46, pag. 1.

3. Il giudice del rinvio chiede in particolare se detto comportamento che, secondo la valutazione del comandante del volo, avrebbe messo in pericolo la sicurezza a bordo e reso necessario uno scalo non previsto al fine di procedere allo sbarco del passeggero molesto costituisca una «circostanza eccezionale». Il giudice del rinvio si chiede inoltre se il vettore aereo possa dedurre tali «circostanze eccezionali» sebbene esse non si siano verificate sul volo prenotato dal passeggero attore, bensì sul volo precedente garantito dallo stesso aereo. Infine, il giudice del rinvio chiede se, nel caso di specie, il vettore aereo abbia adottato tutte le misure del caso al fine di evitare un ritardo all'arrivo.

## II. Contesto normativo

### A. *Diritto internazionale*

4. La Convenzione relativa alle infrazioni e determinati altri atti compiuti a bordo di aeromobili (in prosieguo: «la Convenzione di Tokyo»)<sup>3</sup> è stata firmata a Tokyo il 14 settembre 1963 ed è entrata in vigore il 4 dicembre 1969.

5. L'articolo 1, paragrafo 1, lettere a) e b), della Convenzione di Tokyo dispone quanto segue:

«1. 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 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.

2. Il comandante dell'aeromobile può chiedere o autorizzare l'aiuto da parte degli altri membri dell'equipaggio e, senza poterlo esigere, sollecitare o autorizzare quello dei passeggeri, nell'intento di applicare i provvedimenti coercitivi che egli ha diritto di prendere. Ciascun membro dell'equipaggio o ciascun passeggero può, parimenti, prendere, senza tale autorizzazione, qualsiasi provvedimento preventivo adeguato qualora abbia sufficienti ragioni per ritenerlo necessario al fine di garantire la sicurezza dell'aeromobile o delle persone o dei beni a bordo».

<sup>3</sup> RTNU, vol. 704, pag. 219. Essa annovera attualmente 186 Stati contraenti.

7. L'articolo 8, paragrafo 1, di detta convenzione è così formulato:

«Qualora il comandante di bordo abbia sufficienti ragioni per ritenere che una persona ha compiuto o sia sul punto di compiere a bordo dell'aeromobile uno degli atti di cui all'articolo 1 paragrafo 1 lettera *b* può sbarcarla sul territorio di uno Stato qualsiasi nel quale l'aeromobile atterra sempre che tale provvedimento sia reso necessario giusta l'articolo 6 paragrafo 1 lettera *a* o *b*».

## ***B. Diritto dell'Unione***

### *1. Regolamento n. 261/2004*

8. I considerando 1, 14 e 15 del regolamento n. 261/2004 enunciano quanto segue:

«(1) L'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.

(...)

(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».

9. L'articolo 5, paragrafi 1 e 3, del regolamento in parola, intitolato «Cancellazione del volo», così recita:

«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».

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

«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).

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. Regolamento (UE) n. 376/2014

11. 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<sup>4</sup> è così formulato:

«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;».

12. L'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento dispone quanto segue:

«1. 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;

<sup>4</sup> GU 2014, L 122, pag. 18.

- 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».

### 3. Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018

13. 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 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>5</sup>, è così formulato:

«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».

14. Per quanto concerne l'ambito della sicurezza, il punto 6, sub 2), dell'allegato I al regolamento di esecuzione 2015/1018 menziona, quali «eventi (...) di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del [regolamento n. 376/2014]», le «[d]ifficoltà nel controllare passeggeri in stato di ubriachezza, violenti o indisciplinati».

### 4. Regolamento (UE) 2018/1139

15. Il punto 3, lettera g), dell'allegato V al 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<sup>6</sup> prevede che «il comandante deve adottare tutte le misure necessarie a ridurre al minimo le conseguenze per il volo derivanti dal comportamento perturbatore dei passeggeri».

16. Il punto 7.3 del medesimo allegato prevede che, «[i]n una situazione di emergenza che costituisca un pericolo per l'esercizio o la sicurezza dell'aeromobile e/o delle persone a bordo il comandante deve intraprendere tutte le azioni che ritiene necessarie ai fini della sicurezza. Qualora tali azioni comportino una violazione dei regolamenti o delle procedure locali, il comandante ha la responsabilità di informare immediatamente l'autorità locale competente».

## III. Fatti, procedimento principale e questioni pregiudiziali

17. Come risulta dalla motivazione della domanda di pronuncia pregiudiziale, le circostanze di fatto qui di seguito descritte sono all'origine della controversia di cui è investito il giudice del rinvio. Il passeggero attore ha prenotato un volo presso la TAP da Fortaleza (Brasile) a Oslo (Norvegia), con cambio a Lisbona (Portogallo), volo operato dalla medesima compagnia aerea. Per quanto concerne la

<sup>5</sup> GU 2015, L 163, pag. 1.

<sup>6</sup> GU 2018, L 212, pag. 1.

prima tratta del volo, il collegamento da Fortaleza a Lisbona, il decollo era previsto il 21 agosto 2017, alle ore 23:05, e l'atterraggio all'aeroporto di Lisbona il 22 agosto 2017, alle ore 10:15. La seconda tratta del volo, sull'asse Lisbona-Oslo, doveva concludersi con l'atterraggio all'aeroporto di destinazione il 22 agosto 2017, alle ore 18:10.

18. Prima di assicurare la prima tratta del volo, l'aereo previsto dalla TAP doveva effettuare un volo con partenza da Lisbona e destinazione Fortaleza. Nondimeno, durante detto volo, per ragioni di sicurezza, l'aereo ha dovuto essere dirottato verso Las Palmas (Spagna) per sbarcare un passeggero molesto, che aveva morso un altro passeggero e aggredito vari passeggeri nonché l'equipaggio di cabina che aveva tentato di calmarlo. Di conseguenza, il volo con destinazione Fortaleza ha subito un ritardo di quattro ore e diciotto minuti, il che ha comportato il ritardo del volo successivo, che doveva essere assicurato dallo stesso aereo, il quale è infine atterrato a Lisbona il 22 agosto 2017, alle ore 13:33.

19. A causa del ritardo subito dal volo durante la prima tratta, il passeggero attore ha perso il volo di coincidenza con partenza da Lisbona e destinazione Oslo. Poiché la TAP assicura soltanto un volo al giorno sulla rotta Lisbona-Oslo, il passeggero attore ha dovuto attendere il volo successivo, previsto per l'indomani, il che l'ha fatto arrivare all'aeroporto di destinazione con un ritardo di oltre 24 ore.

20. Il passeggero attore ha chiesto alla TAP la corresponsione di una compensazione pecuniaria dell'importo di EUR 600 ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), di tale regolamento. La TAP ha rifiutato di versargli una compensazione pecuniaria per il motivo che il ritardo prolungato era dovuto a una «circostanza eccezionale», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, il cui verificarsi l'esonerava dall'obbligo di versare ai suoi passeggeri la compensazione pecuniaria dovuta a norma di detto regolamento. Il passeggero attore, per parte sua, ritiene che la «circostanza eccezionale» verificatasi nel caso di specie non giustifichi il fatto che egli sia arrivato all'aeroporto di destinazione con un ritardo di oltre 24 ore.

21. Nutrendo dubbi sull'interpretazione del diritto dell'Unione, 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 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]».

#### IV. Procedimento dinanzi alla Corte

22. La decisione di rinvio, datata 21 gennaio 2019, è pervenuta alla cancelleria della Corte il 31 gennaio 2019.

23. I governi portoghese, tedesco, austriaco e polacco, nonché la Commissione europea, hanno depositato osservazioni scritte entro il termine impartito dall'articolo 23 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea.

24. Con misura di organizzazione del procedimento dell'8 ottobre 2019, la Corte ha sottoposto alcuni quesiti con richiesta di risposta scritta all'insieme delle parti e degli interessati. La Corte ha inoltre chiesto informazioni all'Agenzia europea per la sicurezza aerea («AESA»), in forza dell'articolo 24, paragrafo 2, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, e l'ha invitata a partecipare all'udienza. Le osservazioni scritte sulle questioni oggetto di dette misure di organizzazione del procedimento sono state depositate entro il termine impartito.

25. All'udienza del 5 dicembre 2019, i mandatari ad litem della TAP, dei governi portoghese, tedesco e francese, dell'AESA, nonché della Commissione, hanno presentato osservazioni.

#### V. Analisi giuridica

##### A. Osservazioni preliminari

26. La tutela dei passeggeri aerei nell'Unione europea è oggetto di un regolamento avente l'effetto di armonizzare la maggior parte delle norme in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato. Il regolamento n. 261/2004 contiene disposizioni che specificano i diritti dei passeggeri nei confronti delle compagnie aeree. A seconda della loro situazione, i passeggeri possono avere diritto a una compensazione pecuniaria, ottenere un'assistenza che assuma la forma di un diritto a rimborso o al riavviamento o, ancora, beneficiare di un'assistenza offerta dal vettore aereo. Ciò premesso, come spiegato nella parte introduttiva delle presenti conclusioni, al centro del procedimento principale si situa il diritto a una compensazione pecuniaria motivato da un ritardo prolungato del volo, ossia un ritardo pari o superiore a tre ore, sulla base dell'articolo 7 del regolamento in parola<sup>7</sup>.

27. Il regolamento n. 261/2004 ha altresì l'effetto di armonizzare le norme che consentono alle compagnie aeree di essere esonerate dalla responsabilità nei confronti dei passeggeri in casi specifici. Il vettore aereo il quale versi in una situazione che, in linea di principio, dà luogo a un diritto di compensazione pecuniaria può quindi opporsi validamente a tale obbligo basandosi sull'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, se può dimostrare che la cancellazione è dovuta a «circostanze eccezionali» che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso<sup>8</sup>. Competerà al giudice del rinvio stabilire se tale ipotesi ricorra nel procedimento principale, tenendo conto al contempo delle risposte che la Corte fornirà alle questioni pregiudiziali.

7 V. sentenze del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.* (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 61); del 23 ottobre 2012, *Nelson e a.* (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 40), nonché del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342, punto 19, nonché giurisprudenza ivi citata).

8 V. sentenza del 4 aprile 2019, *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2019:288, punto 19).

28. Infatti, adottando un regolamento con disposizioni dettagliate, il legislatore dell'Unione ha scelto uno strumento legislativo che non richiede misure di recepimento o di esecuzione a livello nazionale<sup>9</sup>. Così come il regolamento è vincolante in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ogni Stato membro, l'interpretazione che ne fornisce la Corte dev'essere applicata dai giudici nazionali. In proposito, si deve sottolineare l'importanza che riveste la cooperazione tra la Corte ed i tribunali nazionali, in quanto essa ha permesso alla Corte di fornire utili chiarimenti sull'interpretazione del regolamento n. 261/2004<sup>10</sup>. Tali scambi, che hanno già originato un'abbondante giurisprudenza, erano necessari, principalmente a causa dell'imprecisione di alcune disposizioni di detto regolamento, in particolare della nozione di «circostanze eccezionali»<sup>11</sup>, nonché delle lacune giuridiche esistenti. Al fine di porre rimedio a tali carenze, il legislatore ha optato per l'avvio di una procedura di revisione dell'atto giuridico in questione, procedura tuttora in corso<sup>12</sup>. In tale contesto spetterà alla Corte, ancora una volta, assumere il proprio ruolo guida nell'evoluzione del diritto dell'Unione. Per parte mia, nelle presenti conclusioni esaminerò le questioni pregiudiziali nell'ordine in cui sono state sollevate dal giudice del rinvio.

## **B. Sulla prima questione**

### *1. Comportamento violento di un passeggero come rischio per la sicurezza aerea*

29. Con la prima questione, il giudice del rinvio chiede se gli atti di aggressione fisica, come descritti nelle presenti conclusioni, commessi durante un volo da un passeggero nei confronti di altri passeggeri nonché di membri dell'equipaggio di cabina possano essere considerati «circostanze eccezionali».

30. La formulazione stessa del regolamento n. 261/2004 non contiene alcuna definizione legale della nozione in esame. La seconda frase del considerando 14 di detto regolamento fornisce tuttavia alcune indicazioni. Così, siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di «rischi per la sicurezza»<sup>13</sup>. Si pone nondimeno la questione di quali siano i rischi connessi alla sicurezza che possono costituire circostanze eccezionali nello specifico settore del trasporto aereo di passeggeri.

9 Mittwoch, A.-C., *Vollharmonisierung und Europäisches Privatrecht*, Berlino, 2013, pag. 12, spiega che il legislatore dell'Unione si serve raramente del regolamento quale strumento di armonizzazione del diritto privato, il regolamento n. 261/2004 costituendo quindi una notevole eccezione. L'autore include peraltro la giurisprudenza della Corte tra gli strumenti di armonizzazione (non legislativi) in tale settore del diritto.

10 V. comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio 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 al regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU 2016, C 214, pag. 5), da cui risulta che «[l]a giurisprudenza ha avuto un impatto decisivo sull'interpretazione del regolamento». Con gli orientamenti interpretativi, che, in linea di principio, costituiscono una sintesi della giurisprudenza, la Commissione mira a «chiarire una serie di disposizioni contenute nel regolamento, in particolare alla luce della giurisprudenza della Corte, in modo da consentire un'applicazione più efficace e coerente dell'attuale normativa».

11 Chatzipanagiotis, M., «Disrupted Flights and Information Duties of Air Carriers: The Interplay Between Regulation (EC) No 261/2004 on Air Passenger Rights and the Unfair Commercial Practices Directive», *Air & Space Law*, 2018, 43, n. 4&5, pag. 434.

12 V. proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento n. 261/2004 nonché il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli [COM(2013) 130 final], del 13 marzo 2013.

13 Sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punto 21), e del 4 maggio 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punto 21).

31. A mio avviso, l'esame di tale questione richiede un'interpretazione che tenga conto del contesto normativo applicabile nel settore di cui trattasi<sup>14</sup>. Il regolamento n. 261/2004 non può essere interpretato prescindendo dal contesto politico, socioeconomico e tecnologico nel quale è stato adottato, così come dalle evoluzioni normative successivamente intervenute in materia<sup>15</sup>. Tale approccio, che integra gli altri metodi interpretativi ammessi nella giurisprudenza della Corte<sup>16</sup>, mi permetterà di individuare i rischi riconosciuti dal legislatore dell'Unione nell'attuale stato di evoluzione del trasporto aereo di passeggeri. Ciò consentirà inoltre alla Corte di interpretare l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 in armonia con gli altri atti pertinenti, contribuendo così all'unità dell'ordinamento giuridico dell'Unione.

32. Dall'analisi dell'insieme degli atti giuridici rilevanti che disciplinano il trasporto aereo dei passeggeri emerge che il legislatore dell'Unione attribuisce particolare importanza alla sicurezza, considerato che il regolamento n. 261/2004 prevede all'articolo 2, lettera j), che il negato imbarco dei passeggeri può essere giustificato da motivi «di sicurezza». Rilevo che la formulazione di tale disposizione non esclude che il rischio al quale essa fa riferimento sia riconducibile al comportamento violento di un passeggero.

33. Occorre menzionare anche il regolamento n. 376/2014 concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, nonché i relativi atti giuridici. Il regolamento di esecuzione 2015/1018 stabilisce un elenco per la classificazione di eventi che possono presentare un rischio rilevante per la sicurezza aerea, i quali devono essere obbligatoriamente segnalati dai professionisti dell'aviazione, a norma del regolamento n. 376/2014. Il punto 6, sub 2), dell'allegato I al regolamento di esecuzione 2015/1018 menziona quali eventi collegati alla sicurezza durante l'impiego dell'aeromobile le «[d]ifficoltà nel controllare *passeggeri* in stato di ubriachezza, *violenti* o *indisciplinati*». Si deve pertanto osservare che la normativa dell'Unione considera espressamente che un comportamento violento di un passeggero nei confronti di altri occupanti dell'aeromobile, come quello constatato nel procedimento principale, costituisce un rischio rilevante che dà luogo all'obbligo di segnalazione alle autorità competenti.

34. Il regolamento 2018/1139, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, risulta parimenti rilevante in tale contesto, in quanto attribuisce un ruolo centrale al comandante, affidandogli al punto 1.3 del suo allegato V la responsabilità «della sicurezza dell'aeromobile nonché della sicurezza dei membri dell'equipaggio, dei passeggeri e del carico a bordo». La disposizione di cui al punto 3, lettera g), del suo allegato V, mi sembra particolarmente rilevante, in quanto prevede che «il comandante deve adottare tutte le misure necessarie a ridurre al minimo le conseguenze per il volo derivanti dal *comportamento perturbatore dei passeggeri*». Il punto 7.3 del medesimo allegato prevede che, «[i]n una situazione di emergenza che costituisca un pericolo per l'esercizio o la sicurezza dell'aeromobile e/o delle persone a bordo», il comandante deve intraprendere tutte le azioni che ritiene necessarie ai fini della sicurezza. Rilevo che la citata disposizione è redatta in termini sufficientemente ampi da poter qualificare l'aggressione fisica da parte di un passeggero nei confronti di altre persone a bordo di un aereo in un caso come quello di specie come un rischio per la sicurezza aerea.

14 Si deve rilevare che, sebbene formalmente il giudice del rinvio abbia limitato la prima questione pregiudiziale all'interpretazione del considerando 14 del regolamento n. 261/2004, ciò non osta a che la Corte gli fornisca tutti gli elementi di interpretazione del diritto dell'Unione che possono essergli utili per dirimere la controversia sottoposta al suo esame, a prescindere dal fatto che esso vi abbia fatto o no riferimento nel formulare le sue questioni (v. sentenze del 29 ottobre 2015, Nagy, C-583/14, EU:C:2015:737, punti 20 e 21, e del 21 marzo 2019, Mobit e Autolinee Toscane, C-350/17 e C-351/17, EU:C:2019:237, punto 35).

15 Riesenhuber, K., *Europäische Methodenlehre*, 2ª ed., Berlino, 2010, paragrafo 18, punti 20 e segg., sottolinea l'importanza dell'interpretazione contestuale delle norme che si basa sul concetto di «unità della lingua giuridica» e menziona a titolo esemplificativo la sentenza del 18 dicembre 2008, Andersen (C-306/07, EU:C:2008:743, punti 40 e segg.). V. altresì conclusioni dell'avvocato generale Tanchev nella causa Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945, paragrafo 69), nelle quali egli si basa su un'analisi che include altri atti di diritto derivato rientranti nel settore del trasporto aereo.

16 Secondo una costante giurisprudenza della Corte, per quanto concerne l'interpretazione delle disposizioni del diritto dell'Unione, si deve tener conto non soltanto della lettera delle stesse, ma anche del loro contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui esse fanno parte (v. sentenze del 16 luglio 2015, Maïstrellis, C-222/14, EU:C:2015:473, punto 30, e del 21 marzo 2018, Klein Schiphorst, C-551/16, EU:C:2018:200, punto 34).

35. A livello di diritto internazionale, occorre menzionare la Convenzione di Tokyo, della quale sono parti contraenti tutti gli Stati membri, ma non l'Unione. Benché – a differenza di altri strumenti di diritto internazionale che disciplinano materie connesse al trasporto aereo<sup>17</sup> – tale convenzione non sia parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione, in assenza di un recepimento esplicito che rispecchi un eventuale trasferimento di competenze dagli Stati membri all'Unione<sup>18</sup>, resta nondimeno il fatto che taluni parallelismi di ordine normativo fanno emergere una comune convinzione giuridica. Pertanto, mi sembra lecito ricorrere alla Convenzione di Tokyo quale strumento di riferimento ai fini dell'interpretazione del diritto dell'Unione. Ai sensi del suo articolo 1, paragrafo 1, tale convenzione si applica alle «*infrazioni a leggi penali*», nonché «*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*». Al pari delle summenzionate disposizioni del regolamento 2018/1139, l'articolo 6, paragrafo 1, di detta convenzione autorizza il comandante di aeromobile a prendere i provvedimenti adeguati, compresi quelli coercitivi, necessari per «*garantire la sicurezza dell'aeromobile, delle persone (...) a bordo*» se 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*»<sup>19</sup>. I criteri per l'applicazione della Convenzione di Tokyo quale strumento di riferimento a fini interpretativi mi sembrano soddisfatti nel caso di specie, in quanto, salvo eccezioni, l'aggressione fisica costituisce un atto sanzionabile penalmente secondo le leggi penali degli Stati membri dell'Unione.

36. Da tali elementi emerge che, nella misura in cui la normativa dell'Unione e il diritto internazionale qualificano come rischio rilevante per la sicurezza aerea il comportamento violento di un passeggero nei confronti di altri passeggeri, nonché di membri dell'equipaggio, come quello di cui trattasi nel caso di specie, non si può escludere *ictu oculi* che la situazione descritta costituisca una «*circostanza eccezionale*» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

17 V., in particolare, la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 (RTNU, vol. 2242, pag. 369), firmata dalla Comunità europea e approvata da quest'ultima con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38; in prosieguo: la «Convenzione di Montreal»). Essa è entrata in vigore, per quanto concerne l'Unione, il 28 giugno 2004. Tale convenzione è stata recepita dal regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti (GU 1997, L 285, pag. 1). La Convenzione di Montreal costituisce pertanto parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione (v. sentenza del 22 novembre 2012, Espada Sánchez e a., C-410/11, EU:C:2012:747, punto 20).

18 L'Unione è vincolata da una convenzione internazionale che non ha concluso se assume le competenze in precedenza esercitate dagli Stati membri nell'ambito di applicazione della convenzione in parola (v., in tal senso, sentenze del 22 ottobre 2009, Bogiatzi, C-301/08, EU:C:2009:649, punto 33, e del 21 dicembre 2011, Air Transport Association of America e a., C-366/10, EU:C:2011:864, punto 63).

19 Mendes de Leon, P., «Introduction to Air Law», Alphen aan den Rijn, 2017, pag. 514, e Piera, A., «ICAO's latest efforts to tackle legal issues arising from unruly/disruptive passengers: The modernization of the Tokyo Convention 1963», *Air & Space Law*, 2012, vol. 37, n. 3, pag. 237, dichiarano che la Convenzione di Tokyo affronta la problematica del «passeggero molesto». Essi spiegano che detta convenzione non contiene alcuna definizione della nozione di «infrazione», la cui interpretazione lascia alle leggi nazionali. Gli autori ricordano che l'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile [in inglese «International Civil Aviation Organization» (ICAO)] ha adottato elementi orientativi sugli aspetti giuridici della questione dei passeggeri indisciplinati/molesti («ICAO circular 288: Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers»), da cui risulta che qualsiasi aggressione nei confronti del personale di cabina e degli altri passeggeri dev'essere considerata una «infrazione» ai sensi di detta convenzione. Essi menzionano inoltre il protocollo di Montreal del 4 aprile 2014 che emenda la Convenzione di Tokyo, firmato da tutti gli Stati membri dell'Unione, e che incoraggia gli Stati firmatari a promuovere procedimenti contro gli atti considerati più gravi, ossia quelli in cui una persona a bordo commette o minaccia di commettere un atto di violenza contro un membro dell'equipaggio o rifiuta di conformarsi a un'istruzione del comandante di bordo.

## *2. Analisi del carattere eccezionale sotto il profilo dei criteri sanciti dalla giurisprudenza*

37. Certamente, come già dichiarato dalla Corte nella sua giurisprudenza, non tutti i «rischi per la sicurezza» – al pari delle altre circostanze di cui al considerando 14 del regolamento n. 261/2004 – sono idonei a costituire «circostanze eccezionali» che possono comportare un esonero dalla responsabilità del vettore aereo<sup>20</sup>. Si deve tenere a mente che, poiché essa conduce a una deroga alla norma ordinaria, ossia il pagamento di una compensazione pecuniaria, che soddisfa l'obiettivo di tutela dei consumatori, la nozione di «circostanze eccezionali» di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 dev'essere interpretata restrittivamente<sup>21</sup>.

38. Secondo una costante giurisprudenza, tale nozione esige piuttosto che siano soddisfatte due condizioni cumulative, ossia (a) che gli eventi non siano inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo e (b) che sfuggano all'effettivo controllo di quest'ultimo<sup>22</sup>. Al fine di verificare che tali criteri siano effettivamente soddisfatti è necessaria una valutazione caso per caso. Di conseguenza, occorre procedere a un esame rigoroso di detti criteri tenendo conto del contesto di fatto, come risulta dalla decisione di rinvio.

### *a) Inerenza dell'evento al normale esercizio dell'attività del vettore aereo*

39. Il primo criterio implica, se si analizza la casistica in materia, che l'evento in questione non sia connesso in maniera intrinseca, indissociabile e tipica al trasporto aereo di passeggeri. In altri termini, la nozione in oggetto include gli eventi che non rientrano nel normale corso delle cose nel contesto dell'organizzazione o della realizzazione di un trasporto aereo. Pertanto, essa ricomprende tutti gli eventi che non sono collegati alle operazioni di trasporto aereo effettivo, ma che, in quanto particolari circostanze esterne, pregiudicano la prevista realizzazione di tali operazioni o addirittura la rendono impossibile.

40. In via preliminare, è necessario ricordare – per quanto evidente possa apparire – che la funzione del traffico aereo civile è di permettere il trasporto di passeggeri e di merci su lunghe distanze. Il trasporto di passeggeri e merci costituisce un'importante attività economica, esercitata nella maggioranza dei casi da imprese private, e contribuisce dunque all'economia dell'Unione. Per quanto attiene in particolare al trasporto di passeggeri, mi preme constatare che la facilitazione degli spostamenti in aereo ha permesso di avvicinare i cittadini dell'Unione e di collegarli meglio al resto del mondo. L'abbondanza dell'offerta di collegamenti aerei ha consentito a numerosi cittadini dell'Unione di viaggiare, studiare e lavorare in Europa e al di fuori di essa. Peraltro, il numero e la frequenza dei voli sono aumentati in modo sostanziale grazie alla creazione del mercato interno dell'aviazione, un ambiente sempre più competitivo che ha permesso una favorevole evoluzione dei prezzi<sup>23</sup>.

41. Da questo punto di vista, mi sembra altresì evidente che né l'educazione né il fatto di sanzionare i passeggeri che diano prova di un comportamento violento possono essere ragionevolmente considerati parte delle funzioni del traffico aereo civile. Sebbene sia vero che i passeggeri sono informati sulle consegne di sicurezza dal personale di cabina prima di ciascun volo, è nondimeno vero che tale prassi

20 Sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punto 22); del 17 aprile 2018, Krüsemann e a. (C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, punto 34), nonché del 4 aprile 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punto 20).

21 Sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punto 17).

22 Sentenze del 31 gennaio 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punto 38); del 4 maggio 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punto 22), e del 17 aprile 2018, Krüsemann e a. (C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, punto 32).

23 V. relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, del 1° marzo 2019: Strategia per l'aviazione in Europa: mantenere e promuovere norme sociali elevate [COM(2019) 120 final].

mira a garantire unicamente il buon svolgimento del trasporto. Le consegne di sicurezza sono concepite in modo da aiutare i passeggeri a prendere familiarità con i rischi inerenti al trasporto aereo, ossia i rischi di subire lesioni al momento del decollo, in occasione di turbolenze, di una depressurizzazione di cabina, di una manovra di atterraggio, etc<sup>24</sup>.

42. Invece, tali consegne di sicurezza non affrontano la problematica più generale dell'uso della violenza nei rapporti interpersonali, e ciò giustamente, in quanto tale problematica esula dal contesto del trasporto, come spiegherò qui di seguito. I passeggeri, per parte loro, sono tenuti a seguire le istruzioni del personale. Salvo rarissime eccezioni, nessuno metterà seriamente in discussione la competenza del personale di cabina per quanto concerne il funzionamento dell'aeromobile, nonché la sua autorità per il mantenimento dell'ordine e della disciplina a bordo.

43. Come affermato da vari intervenienti nella presente causa, il comportamento violento di alcuni passeggeri verso altri passeggeri e verso il personale di cabina non rappresenta tuttavia un evento che rientri tipicamente nell'ambito delle operazioni del vettore aereo. Sfortunatamente per tutte le persone coinvolte, un'aggressione fisica può verificarsi in qualsivoglia altra situazione e può spiegarsi con una varietà di ragioni. Alcune di esse possono essere strettamente connesse alla personalità dell'aggressore, mentre altre, come lo stress, sono dovute alla specifica situazione in cui l'aggressore si trova durante un volo<sup>25</sup>.

44. Ciò detto, si deve constatare che la decisione di rinvio non contiene alcuna precisazione riguardo all'origine dell'atteggiamento aggressivo del passeggero di cui trattasi. Per questo motivo, atteso che risulta impossibile elencare tutte le ipotesi che possono dar luogo al comportamento violento di un passeggero a bordo di un aereo, la Corte dovrà limitarsi a considerazioni di ordine generale nella sua risposta alla prima questione pregiudiziale.

45. Per completezza, vorrei sottolineare che la circostanza che sporadicamente si verificano casi isolati di aggressione fisica di per sé non mi sembra costituire un motivo sufficiente per dedurre che l'uso della violenza inerisca al normale esercizio dell'attività di trasporto aereo di passeggeri. Condivido, in proposito, le riserve formulate dall'avvocato generale Tanchev nelle sue conclusioni nella causa C-501/17, *Germanwings*<sup>26</sup>, riguardo all'argomento secondo il quale la frequenza di un evento dovrebbe costituire un criterio di limitazione o di distinzione. Mi preme constatare che, a prescindere dalla dubbia validità di tale argomento, nella presente causa non vi è alcun elemento che l'avvalori, considerato che la totalità degli intervenienti perviene alla conclusione che l'uso della violenza a bordo di un aereo costituisce un evento piuttosto raro o, in ogni caso, non più frequente che altrove<sup>27</sup>.

46. Atteso che l'uso della violenza da parte di un passeggero nei confronti di altri passeggeri e/o del personale di cabina si discosta da quello che può essere considerato un comportamento socialmente accettabile ed è anche punibile dal diritto penale degli Stati membri, esso rappresenta chiaramente un evento estraneo al trasporto aereo. Esso non rientra nel normale corso delle cose nel contesto

24 Dal punto 2, lettera b), dell'allegato V al regolamento 2018/1139 risulta che «[l]equipaggio deve avere familiarità con l'ubicazione e l'uso degli equipaggiamenti di emergenza e i passeggeri devono esserne adeguatamente informati». Tale disposizione prevede inoltre che «[l]equipaggio e i passeggeri devono disporre di sufficienti informazioni specifiche relative all'operazione e agli equipaggiamenti installati, in particolare in merito alle procedure di emergenza e all'uso degli equipaggiamenti di sicurezza presenti nella cabina».

25 Mendes de Leon, P., «Introduction to Air Law», Alphen aan den Rijn, 2017, pag. 512; Nase, V., Humphrey, N., «Angry People in the Sky: Air Rage and the Tokyo Convention», *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 79, n. 4, pag. 702; Ginger, S., «Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passenger», *Air & Space Law*, 1998, vol. 23, n. 3, pag. 109, spiegano che il comportamento molesto di un passeggero può essere attribuito a fattori «esterni» (ad esempio: rabbia dovuta a ritardi prolungati, alla perdita di un bagaglio, ad un disservizio o alla frustrazione correlata ad alcune attese, a lunghe file davanti alle porte di imbarco, a cabine aeree sovraffollate) e «interni» (ad esempio: problemi psicologici o psichiatrici, consumo eccessivo di alcool, sintomi di astinenza del fumatore o, su un piano più generale, un comportamento asociale).

26 Conclusioni dell'avvocato generale Tanchev nella causa *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2018:945, paragrafi 60 e 61).

27 Dal documento «Unruly Passengers – Enhancing the deterrent» (3 aprile 2019), elaborato dall'Associazione internazionale del trasporto aereo (in inglese «International Air Transport Association; IATA»), risulta che gli incidenti connessi ai passeggeri molesti interessano soltanto 1 volo su 1 053, sebbene sia percepibile un aumento.

dell'organizzazione e/o della realizzazione di un trasporto aereo. È inoltre idoneo ad arrecarvi pregiudizio se tale violenza è diretta contro la struttura dell'aeromobile e il personale incaricato del suo funzionamento. Le normative nazionali ne tengono generalmente conto qualificando un simile atto di aggressione come «infrazione aggravata».

47. Da quanto precede risulta che l'evento controverso non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato.

*b) Controllo dell'evento*

48. Il secondo criterio esige che l'evento in questione sfugga all'effettivo controllo del vettore aereo. Come precedentemente illustrato<sup>28</sup>, l'atteggiamento aggressivo di un individuo può avere varie ragioni, il che rende quasi impossibile anticiparlo e reagirvi in maniera adeguata. Alla luce di tale imprevedibilità e tenuto conto del fatto che il comportamento violento di un passeggero, come descritto nella decisione di rinvio, non è inerente al trasporto aereo, mi sembrerebbe inappropriato attribuire la responsabilità esclusiva in materia di prevenzione e repressione di incidenti violenti a bordo di un aereo al vettore aereo. Atteso che, in primo luogo, il rispetto delle norme di civiltà s'impone in tutte le situazioni della vita quotidiana e che, in secondo luogo, il personale di cabina costituisce il punto di contatto privilegiato ai fini della risoluzione in via amichevole di qualsiasi eventuale controversia tra i passeggeri, ritengo che ciascun passeggero debba assumersi la responsabilità del proprio comportamento nonché delle conseguenze che ne discendono.

49. Sono sensibile all'argomento addotto da vari Stati membri che hanno depositato osservazioni nella presente causa, in particolare i governi tedesco e polacco, secondo il quale l'equipaggio di cabina disporrebbe soltanto di mezzi assai limitati per controllare un passeggero aggressivo. Infatti, il comandante e l'equipaggio di cabina, pur potendo impartire ordini concreti ad un passeggero (esortazione a calmarsi, avvertimento, assegnazione di un altro posto, etc.) o sottoporlo a misure coercitive allo scopo di garantire la sicurezza del volo, non possono tuttavia controllarlo in modo da escludere totalmente il disturbo del volo da parte di tale passeggero, disturbo che, come precedentemente spiegato, pertiene alla responsabilità personale di quest'ultimo.

50. Tale considerazione vale a fortiori per la prevenzione di simili incidenti violenti, in quanto, generalmente, i vettori aerei non dispongono di alcuna informazione che consenta loro di concludere che, a bordo dell'aeromobile, un passeggero darà prova di un comportamento aggressivo idoneo a compromettere la sicurezza del volo. D'altro lato, i vettori aerei non hanno diritto di negare l'imbarco ad un passeggero che, in quel momento, mostra un comportamento normale. Non bisogna tuttavia dimenticare che, nel momento in cui si verifica un incidente violento dopo il decollo dell'aeromobile, l'equipaggio di cabina non può più ricorrere a misure preventive, il suo campo d'azione essendo così limitato alle summenzionate misure repressive, tutto ciò nello spazio assai ridotto di una cabina di aereo.

51. Condivido il parere del governo austriaco e della Commissione, secondo il quale la situazione dovrebbe essere oggetto di una valutazione fondamentalmente differente se un passeggero presentasse turbe del comportamento già in precedenza, anche durante l'imbarco, e il vettore aereo potesse dunque averne conoscenza. In una simile ipotesi, non mi sembra giustificato esonerare il vettore aereo dalla sua responsabilità, autorizzandolo a dedurre validamente una circostanza eccezionale se il passeggero interessato dovesse successivamente comportarsi in maniera inappropriata o continuare a comportarsi

<sup>28</sup> V. paragrafo 43 delle presenti conclusioni.

in tale maniera<sup>29</sup>. L'interpretazione delle citate disposizioni del diritto dell'Unione nonché della Convenzione di Tokyo, che attribuiscono al comandante il potere di adottare le misure necessarie al fine di garantire la sicurezza del volo<sup>30</sup>, deve necessariamente includere il concetto di prevenzione dei rischi, nei limiti del possibile, affinché dette disposizioni possano essere effettive.

52. Dati i limiti abitualmente imposti all'equipaggio di cabina nel contesto della prevenzione e della repressione di simili rischi, lo sbarco di un passeggero violento nel più vicino aeroporto accessibile – quale misura estrema – non sembra un'opzione irragionevole qualora il comandante ritenga, dopo attenta riflessione, e tenendo conto di tutte le circostanze del caso di specie, che la prosecuzione del volo in tali condizioni risulti impossibile, pena compromettere la sicurezza dell'aeromobile o delle persone a bordo. Del resto, mi preme rilevare che è appunto ciò che le disposizioni di cui rispettivamente agli articoli 6, paragrafo 1, lettera c), e 8, paragrafo 1, della Convenzione di Tokyo autorizzano il comandante a fare quando si trova di fronte ad una simile situazione<sup>31</sup>.

53. Dalle precedenti considerazioni discende che se, avvalendosi delle misure alle quali è autorizzato a ricorrere, l'equipaggio di cabina non perviene a calmare un passeggero e quest'ultimo compromette la sicurezza del volo – ad esempio mettendo in pericolo l'integrità fisica delle persone a bordo dell'aeromobile o pregiudicandola –, tale situazione costituisce una circostanza che sfugge al controllo del vettore aereo ai sensi del secondo criterio sancito dalla giurisprudenza. Tale ipotesi ricorre certamente in una situazione come quella di cui al procedimento principale, nella quale il passeggero molesto morde altri passeggeri e aggredisce l'equipaggio di cabina che tentava di calmarlo.

54. Il mio esame dei fatti mi induce a concludere che i due criteri elaborati dalla giurisprudenza al fine di individuare una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, come interpretato alla luce dei considerando 14 e 15 di tale regolamento, sono soddisfatti nel caso di specie.

### 3. Risposta alla prima questione

55. Sulla base delle precedenti considerazioni, occorre rispondere alla prima questione pregiudiziale dichiarando che 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, per ragioni di sicurezza, un dirottamento verso il più vicino aeroporto per sbarcare tale passeggero e il suo bagaglio, con conseguente ritardo dell'arrivo a destinazione del volo, rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

<sup>29</sup> Schmid, R., *Fluggastrechte-Verordnung*, C.H.Beck, 11<sup>a</sup> ed., punti 121 e 122, condivide l'opinione di vari giudici tedeschi pronunciatisi sulla problematica del passeggero molesto, secondo cui il comportamento «imprevisto, incontrollabile ed aggressivo» di un passeggero costituisce una «circostanza eccezionale». Secondo l'autore, la situazione dovrebbe essere valutata diversamente se il personale di cabina disponeva già in precedenza, anche durante l'imbarco, di indizi indicanti che il passeggero si trovava in stato di ebbrezza e, pertanto, poteva costituire un rischio per la sicurezza del volo.

<sup>30</sup> Mendes de Leon, P., «Introduction to Air Law», Alphen aan den Rijn, 2017, pag. 501; Ginger, S., «Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers», *Air & Space Law*, 1998, vol. 23, n. 3, pag. 107; Michaelides, S., «Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention», *Coventry Law Journal*, 2001, n. 6, pag. 38; Piera, A., «ICAO's latest efforts to tackle legal issues arising from unruly/disruptive passengers: The modernization of the Tokyo Convention 1963», *Air & Space Law*, 2012, vol. 37, n. 3, pag. 236, e Abeyratne, R., «A protocol to amend the Tokyo Convention of 1963: Some unanswered questions», *Air & Space Law*, 2014, vol. 39, n. 1, pag. 48, spiegano che la Convenzione di Tokyo attribuisce ampi poteri ai comandanti di aeromobili al fine di reagire alle infrazioni commesse a bordo di questi ultimi. Secondo gli autori, il comandante può esercitare tali poteri senza timore di dover assumersi la responsabilità civile o penale dei propri atti, considerato che la Convenzione di Tokyo gli garantisce un'immunità.

<sup>31</sup> V. Michaelides, S., «Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention», *Coventry Law Journal*, 2001, n. 6, pag. 41; Ginger, S., «Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers», *Air & Space Law*, 1998, vol. 23, n. 3, pag. 107; Abeyratne, R., «A protocol to amend the Tokyo Convention of 1963: Some unanswered questions», *Air & Space Law*, 2014, vol. 39, n. 1, pag. 49. Mendes de Leon, P., «Introduction to Air Law», Alphen aan den Rijn, 2017, pag. 512, spiega che talvolta può risultare difficile stabilire cosa costituisca un'infrazione in un caso specifico, ma che spetta al comandante adottare una decisione definitiva.

### *C. Sulla seconda questione*

56. Con la seconda questione pregiudiziale, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se occorra interpretare l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 nel senso che, al fine di sottrarsi all'obbligo di corrispondere al passeggero la compensazione richiesta per un ritardo prolungato del volo sulla base dell'articolo 7 di detto regolamento, un vettore aereo può avvalersi anche di circostanze eccezionali verificatesi non già durante il volo prenotato da tale passeggero, bensì, lo stesso giorno, sul volo precedente, effettuato dal medesimo aereo previsto per il volo prenotato, nel quadro del sistema di rotazione degli aerei tra gli aeroporti.

#### *1. Precedenti giurisprudenziali*

57. In proposito, occorre anzitutto richiamare l'attenzione della Corte sul fatto che essa ha già avuto occasione di prendere posizione – ma unicamente in modo implicito – sulla questione di diritto in esame. Infatti, nella causa che ha dato luogo alla sentenza Pešková e Peška<sup>32</sup>, essa ha ammesso che una circostanza eccezionale, nel caso di specie una collisione con volatili, potesse essere adottata benché non avesse riguardato il volo prenotato dal passeggero che aveva subito il ritardo, ma un volo precedente operato dal medesimo aeromobile nel contesto di una sequenza programmata di voli. Analogamente, nella causa che ha dato luogo alla sentenza Germanwings<sup>33</sup>, il fatto che un chiodo fosse penetrato in uno pneumatico in occasione del volo che aveva preceduto il volo ritardato è stato considerato una circostanza eccezionale. Ne consegue che la questione pregiudiziale dovrebbe ricevere una risposta affermativa sulla base di dette sentenze.

#### *2. Interpretazione delle disposizioni pertinenti*

58. Nell'ipotesi in cui la Corte ritenga che, di per sé, tale giurisprudenza non fornisca una risposta adeguata alla questione pregiudiziale, suggerisco di integrare il ragionamento con un'interpretazione delle disposizioni pertinenti. Ciò detto, rilevo che né la formulazione né la ratio dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, interpretato alla luce del suo considerando 15, permettono di concludere che le circostanze eccezionali – come, nel caso di specie, un passeggero violento che mette in pericolo la sicurezza a bordo dell'aereo – debbano riguardare direttamente il volo su cui, in definitiva, esse incidono sotto forma di una cancellazione o di un ritardo.

##### *a) Necessità di un nesso di causalità tra le «circostanze eccezionali» e le cancellazioni o i ritardi prolungati*

59. Al contrario, per quanto attiene alla formulazione dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, l'esame di varie versioni linguistiche di tale disposizione porta a concludere che un semplice nesso di causalità tra le circostanze eccezionali e la cancellazione o il ritardo è sufficiente<sup>34</sup>. Tale interpretazione è confermata dalla formulazione del considerando 15 del regolamento in parola,

32 Sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punti da 9 a 11).

33 Sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punto 9).

34 Spagnolo: «se debe a»; danese: «skyldes»; tedesco: «auf (...) zurückgeht»; estone: «põhjustasid»; inglese: «is caused by»; francese: «est due à»; italiano: «è dovuta a»; neerlandese: «het gevolg is van»; polacco: «jest spowodowane», e portoghese: «se ficou a dever a».

da cui risulta che la cancellazione o il ritardo devono essere stati provocati da una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad «un particolare aeromobile» che coinvolga «uno o più voli per detto aeromobile»<sup>35</sup>. In altre parole, l'importante è che la catena causale sia proseguita fino alla cancellazione o al ritardo in questione.

60. Si deve inoltre constatare che, atteso che il considerando 15 del regolamento n. 261/2004 menziona una situazione nella quale vari voli operati dal vettore aereo con il medesimo aereo siano interessati dalle circostanze eccezionali, il legislatore sembra aver pensato, in particolare, a casi come quello di cui trattasi nel procedimento principale, nei quali il vettore aereo ha predisposto un sistema di rotazione di aerei allo scopo di servire un certo collegamento aereo. Come vari intervenienti nella presente causa hanno sottolineato nelle proprie osservazioni, un siffatto sistema di rotazione costituisce una prassi corrente nel settore del trasporto aereo di passeggeri, che si spiega con la necessità di un uso economicamente giudizioso degli aerei<sup>36</sup>.

*b) Necessità di adozione di tutte le misure del caso al fine di evitare cancellazioni o ritardi prolungati*

61. Da un lato, un'interpretazione estensiva dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, che dia diritto a una compensazione pecuniaria dei passeggeri anche nel caso in cui la cancellazione o il ritardo prolungato siano stati causati da circostanze eccezionali verificatesi durante un volo precedente, sembra conforme all'obiettivo perseguito da detto regolamento, consistente nel garantire un elevato livello di protezione ai passeggeri aerei. Infatti, come ricordato dalla Corte nelle cause che hanno dato luogo alla sentenza Nelson e a.<sup>37</sup>, la compensazione forfettaria prevista al summenzionato articolo soddisfa tale obiettivo in quanto consente di porre rimedio a una perdita di tempo subita dai passeggeri senza che questi ultimi siano tenuti a provare di aver subito un danno individuale.

62. D'altro lato, è evidente che il fatto di imporre una responsabilità illimitata nel tempo, basata su un mero nesso di causalità, senza prevedere criteri correttivi, equivarrebbe ad ignorare il delicato bilanciamento realizzato dal legislatore dell'Unione tra gli interessi dei passeggeri aerei e quelli dei vettori aerei in occasione dell'adozione del regolamento n. 261/2004. Infatti, esso ha cercato di instaurare un equilibrio fra tali interessi divergenti, prevedendo che i vettori aerei siano esonerati dall'obbligo di compensare pecuniariamente se in grado di provare che la cancellazione o il ritardo prolungato occasionati da circostanze eccezionali non si sarebbero potuti evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso<sup>38</sup>.

63. Dai suesposti elementi risulta che, in linea di principio, non sussiste alcun limite temporale che osti all'applicazione dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 in una situazione come quella di specie, in cui è stato predisposto un sistema di rotazione di voli, in quanto tale disposizione esige soltanto un nesso di causalità fra le circostanze eccezionali verificatesi nel contesto del volo precedente e la cancellazione o il ritardo prolungato del volo prenotato dal passeggero. Ciò premesso, rilevo che, in base alle informazioni fornite dal giudice del rinvio, il dirottamento del volo proveniente da Lisbona

35 Spagnolo: «una aeronave determinada / den lugar / uno o más vuelos de la aeronave»; danese: «bestemt fly / medfører / af en eller flere flyafgange»; tedesco: «einem einzelnen Flugzeug / zur Folge hat / bei einem oder mehreren Flügen des betreffenden Flugzeugs»; estone: «konkreetsela lennukile / ühe või mitme lennu»; inglese: «a particular aircraft / gives rise / one or more flights by that aircraft»; francese: «un avion précis / génère / d'un ou de plusieurs vols de cet avion»; italiano: «un particolare aeromobile / provoca / uno o più voli per detto aeromobile»; neerlandese: «één of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt»; polacco: «danego samolotu spowodowała / jednego lub więcej lotów», e portoghese: «uma determinada aeronave / provoca / um ou mais voos dessa aeronave».

36 V. Clarke, L., Johnson, E., Nemhauser, G., Zhu, Z., «The aircraft rotation problem», *Annals of Operations Research*, 1997, pag. 33; Lindner, M., Rosenow, J., Förster, S., Fricke, H., «Potential of integrated aircraft rotation and flight scheduling by using individual tail sign performance», *Deutscher Luft- und Raumfahrtkongress 2016*.

37 Sentenza del 23 ottobre 2012, Nelson e a. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 74).

38 Sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punto 39).

verso l'aeroporto di Las Palmas a seguito dell'incidente a bordo era la causa del ritardo all'imbarco del volo a bordo del quale si trovava il passeggero attore, volo di collegamento tra Fortaleza e Lisbona. Pertanto, fatte salve le verifiche dei fatti il cui svolgimento compete al giudice del rinvio, non si può escludere che l'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 sia applicabile nel caso di specie.

64. Nondimeno, il vettore aereo potrà essere esonerato dall'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria sulla base dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, se può dimostrare che la cancellazione o il ritardo prolungato occasionati da circostanze eccezionali non avrebbero potuto essere evitati anche se fossero state adottate tutte le «misure del caso»<sup>39</sup>. La questione se detta condizione sia soddisfatta nel caso di specie dipende dalla portata di tale nozione di diritto dell'Unione, problematica che è oggetto della terza questione pregiudiziale e che sarà esaminata qui di seguito.

### *3. Risposta alla seconda questione*

65. Alla luce di tali considerazioni, si deve rispondere alla seconda questione pregiudiziale dichiarando che una «circostanza eccezionale» che si verifichi a bordo di un aereo utilizzato nel quadro di un sistema di rotazione giustifica, in linea di principio, l'esonero del vettore aereo dall'obbligo di compensazione pecuniaria delle cancellazioni o dei ritardi prolungati che ne derivano. Il vettore aereo dovrà tuttavia essere in grado di dimostrare di aver adottato tutte le misure economicamente ragionevoli per evitare la cancellazione o il ritardo prolungato.

### *D. Sulla terza questione*

66. Con la terza questione pregiudiziale, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se la TAP, in qualità di vettore aereo, abbia adottato, nella fattispecie, tutte le «misure del caso» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. Esso fa riferimento alle affermazioni formulate dalla TAP nel procedimento principale, secondo le quali il ritardo subito dal passeggero attore all'arrivo alla sua destinazione finale non avrebbe potuto essere evitato, tenuto conto delle specificità della situazione, riassumibili nel modo seguente: la predisposizione di un sistema di rotazione di collegamento tra Lisbona e Fortaleza; l'uso di un solo aereo su tale rotta; il conseguente ritardo dei voli andata e ritorno, nonché l'esistenza di un solo collegamento quotidiano tra Lisbona e Oslo.

#### *1. Ripartizione delle competenze tra la Corte ed i giudici nazionali nel contesto dell'esame delle «misure del caso»*

67. In proposito, va anzitutto ricordato che il procedimento ex articolo 267 TFUE costituisce uno strumento di cooperazione tra la Corte e i giudici nazionali, per mezzo del quale la prima fornisce ai secondi gli elementi d'interpretazione del diritto dell'Unione loro necessari per risolvere la controversia che essi sono chiamati a dirimere<sup>40</sup>. Conformemente a tale ripartizione di competenze ben definita, spetta ai giudici nazionali applicare il diritto dell'Unione tenendo conto dell'interpretazione fornita dalla Corte. Pertanto, dalla formulazione della terza questione sembra risultare che il giudice del rinvio chieda alla Corte di decidere direttamente se le concrete misure organizzative adottate dalla TAP fossero quelle «del caso». La Corte dovrà nondimeno limitarsi a *chiarire la portata di tale nozione*, alla luce delle circostanze del caso di specie.

<sup>39</sup> È necessario precisare che le «misure del caso» imposte al vettore aereo in forza dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 devono essere destinate ad evitare le conseguenze negative tipiche e dunque prevedibili, per i passeggeri, del verificarsi di circostanze eccezionali, ossia ad evitare le cancellazioni e i ritardi prolungati. L'evitabilità delle circostanze eccezionali invece non è rilevante.

<sup>40</sup> Sentenza del 5 luglio 2016, Ognyanov (C-614/14, EU:C:2016:514, punto 16).

68. Tali osservazioni preliminari si impongono a fortiori in quanto il giudice del rinvio sarà chiamato ad applicare le disposizioni del regolamento n. 261/2004 dopo aver effettuato una minuziosa valutazione dei fatti, come richiesto dalla giurisprudenza<sup>41</sup>. Ciò detto, tenuto conto della descrizione assai succinta del contesto di fatto contenuta nella decisione di rinvio, non si può escludere che vi siano altri aspetti importanti da prendere in considerazione in sede di analisi della questione pregiudiziale di cui trattasi che sfuggono all'attenzione della Corte, in assenza delle necessarie informazioni, ad esempio per quanto concerne i mezzi logistici, tecnici e finanziari a disposizione del vettore aereo. Di conseguenza, il grado di precisione delle indicazioni che la Corte fornirà al giudice del rinvio dipenderà in larga misura dalle informazioni raccolte. Tenendo tutto ciò a mente, si deve stabilire cosa implichi la necessità di adottare «tutte le misure del caso» al fine di evitare un ritardo prolungato in un contesto come quello esaminato nella specie.

## *2. Nozione di «misure del caso» nella giurisprudenza*

69. La Corte ha interpretato tale nozione nel senso che essa richiede, se si verificano circostanze eccezionali, che il vettore aereo adotti «misure idonee alla situazione», purché dette misure siano «tecnicamente ed economicamente sopportabili»<sup>42</sup>. Il vettore aereo deve «avvalersi di tutti i mezzi di cui [dispone], in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie», senza che sia tuttavia costretto a compiere «sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa»<sup>43</sup>. L'onere della prova grava sul vettore aereo, che può sottrarsi alla responsabilità nei confronti dei passeggeri soltanto se perviene a dimostrare di aver adottato le misure ragionevolmente prevedibili per evitare o attenuare il danno o, al contrario, se perviene a provare che si trovava nell'impossibilità di adottare simili misure.

70. Tengo a constatare che la citata giurisprudenza, nell'interesse della protezione dei consumatori, impone condizioni di esonero particolarmente restrittive, che obbligano il vettore aereo ad intraprendere ogni azione obiettivamente possibile con i mezzi disponibili al fine di evitare la cancellazione o il ritardo prolungato di un volo. Come spiegato precedentemente, in assenza di informazioni esaustive che autorizzino la Corte a valutare la situazione del vettore aereo, competerà al giudice del rinvio verificare se la TAP non disponesse di altri mezzi più efficaci per garantire che il passeggero attore arrivasse in orario alla sua destinazione finale situata ad Oslo. In tale contesto, va ricordato che l'obbligo di trasporto implica che il passeggero raggiunga nei più brevi termini la sua destinazione finale e non soltanto il luogo di coincidenza<sup>44</sup>. Ne consegue che il vettore aereo non può validamente sostenere di aver «parzialmente adempiuto» tale obbligo.

## *3. Elementi interpretativi da fornire al giudice del rinvio*

71. I seguenti elementi interpretativi sono volti a fornire al giudice del rinvio le indicazioni necessarie affinché possa effettuare la valutazione dei fatti in maniera mirata ed efficace.

72. Anzitutto, occorre prendere in considerazione il fatto che, quanto più lungo è il periodo che separa l'evento che costituisce una circostanza eccezionale dalla prevista ora di arrivo alla destinazione finale, tanto più ampio è il margine di discrezionalità del vettore aereo. In altri termini, se dispone di un tempo sufficiente, il vettore può normalmente far ricorso a varie soluzioni per condurre il passeggero interessato fino alla sua destinazione finale. Invece, tali soluzioni saranno assai limitate, o addirittura quasi inesistenti, qualora gli manchi il tempo. Analogamente, si deve prendere in considerazione l'itinerario del volo in questione. L'organizzazione di un volo composto di varie tratte, come nel caso di

41 V. sentenze del 12 maggio 2011, *Eglitis e Ratnieks* (C-294/10, EU:C:2011:303, punti 29 e segg.), e del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342, punto 30).

42 Sentenza del 22 dicembre 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, punto 40).

43 Sentenze del 4 aprile 2019, *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2019:288, punto 31), e del 22 dicembre 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, punto 41).

44 V. sentenza del 26 febbraio 2013, *Folkerts* (C-11/11, EU:C:2013:106, punti 35 e 47).

specie, non implica necessariamente che il ritardo subito su una di tali tratte debba aumentare in seguito, a causa di una concatenazione di complicazioni. Al contrario, essa può anche offrire possibilità al vettore aereo, purché quest'ultimo preveda un margine di tempo ragionevolmente lungo per ciascuna tappa dell'itinerario al fine di poter ricorrere, se necessario, a soluzioni alternative.

73. Come ricordato dalla Corte nella causa che ha dato luogo alla sentenza *Eglitis e Ratnieks*<sup>45</sup>, un vettore aereo ragionevole si caratterizza per la pianificazione delle sue risorse in tempo utile per poter disporre di un margine di tempo per essere in grado di prevedere altre soluzioni. Una pianificazione minuziosa e razionale degli itinerari da parte del vettore aereo è dunque cruciale al fine di prevenire i disagi e i fastidi per i passeggeri, causati dalla cancellazione di un volo e da ritardi prolungati, conformemente all'obiettivo di cui al considerando 12 del regolamento n. 261/2004. Condivido il parere del governo portoghese secondo il quale i vettori aerei non devono essere incoraggiati a rinunciare ad adottare tutte le misure necessarie allo scopo di esimersi dalla propria responsabilità. Il giudice del rinvio dovrà quindi verificare se il vettore aereo, nel momento dato, disponesse di soluzioni alternative, sul piano logistico o tecnico, che avrebbero potuto compensare o almeno ridurre considerevolmente il ritardo del volo, come l'uso di un aeromobile sostitutivo<sup>46</sup>, un'accelerazione della velocità dell'aeromobile o il trasferimento del passeggero su altri collegamenti aerei, con o senza scalo, operati dal vettore stesso o da altri vettori aerei appartenenti alla medesima associazione (nel caso di specie, la Star Alliance). Disporre di un piano di emergenza che permetta di far fronte agli imprevisti è tanto più importante quando è stato predisposto un sistema di rotazione, con l'uso di un solo aereo per effettuare il trasporto su una distanza considerevole, come nel caso di specie tra Lisbona e Fortaleza. Come osserva il governo austriaco, un sistema di rotazione completamente privo di mezzi di supporto è vulnerabile, in quanto comporta inevitabilmente il ritardo del volo successivo effettuato dal medesimo aereo.

74. Il giudice del rinvio dovrà basare la propria valutazione su mezzi di prova appropriati, in particolare resoconti della situazione e altre analisi prodotti dal vettore aereo riguardo al periodo in questione, che gli consentiranno di comprendere meglio il ragionamento sotteso alla pianificazione dei voli. A questo punto delle mie riflessioni, tengo tuttavia a sottolineare, al pari del governo portoghese, che non risulta che la TAP abbia affermato o provato di aver adottato la benché minima misura durante il periodo intercorso tra l'arrivo del volo a Lisbona, il 22 agosto 2017, e l'imbarco del passeggero sul volo per Oslo, il 23 agosto 2017. Mi sembra ragionevole affidare al giudice del rinvio il compito di interpellare il vettore aereo in proposito e di esaminare le ragioni che l'inducono a non prevedere mezzi di trasporto alternativi per quest'ultima tratta del volo.

#### *4. Risposta alla terza questione*

75. In conclusione, propongo di rispondere alla terza questione pregiudiziale nel senso che le «misure del caso» imposte al vettore aereo in forza dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 devono essere destinate ad evitare le tipiche conseguenze delle circostanze eccezionali, ossia le cancellazioni e i ritardi prolungati all'arrivo. Le misure che, in tale contesto, possono concretamente essere richieste al vettore aereo per evitare le conseguenze di una circostanza eccezionale, ossia, nel caso di specie, un ritardo prolungato, devono essere valutate caso per caso.

76. Il giudice del rinvio dovrà verificare se il vettore avesse pianificato le sue risorse in tempo utile per poter disporre di un margine di tempo sufficiente per essere in grado di prevedere soluzioni alternative, sul piano logistico o tecnico, volte a compensare o almeno a ridurre considerevolmente il ritardo del volo, come l'uso di un aeromobile sostitutivo, un'accelerazione della velocità dell'aeromobile o il

<sup>45</sup> Sentenza del 12 maggio 2011, *Eglitis e Ratnieks* (C-294/10, EU:C:2011:303, punto 28).

<sup>46</sup> V. conclusioni dell'avvocato generale Sharpston nella causa *Kramme* (C-396/06, EU:C:2007:555, paragrafo 47).

trasferimento del passeggero su altri collegamenti aerei, con o senza scalo, operati dal vettore stesso o da altri vettori aerei. Il giudice del rinvio dovrà basare la propria valutazione su mezzi di prova appropriati, in particolare resoconti della situazione e altre analisi elaborati dal vettore aereo, che gli consentiranno di comprendere meglio il ragionamento sotteso alla pianificazione dei voli.

## VI. Conclusione

77. Alla luce delle precedenti considerazioni, propongo alla Corte di rispondere nel modo seguente alle questioni pregiudiziali sollevate dal Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Tribunale circondariale di Lisbona, Portogallo):

1. 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, per ragioni di sicurezza, un dirottamento verso il più vicino aeroporto per sbarcare tale passeggero e il suo bagaglio, con conseguente ritardo dell'arrivo a destinazione del volo, rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» di cui all'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.
2. Una circostanza eccezionale che si verifichi a bordo di un aereo utilizzato nel quadro di un sistema di rotazione, come nel procedimento principale, giustifica, in linea di principio, l'esonero del vettore aereo dall'obbligo di compensazione pecuniaria delle cancellazioni o dei ritardi prolungati verificatisi di conseguenza, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. Il vettore aereo dovrà tuttavia essere in grado di dimostrare di aver adottato tutte le misure economicamente ragionevoli per evitare la cancellazione o il ritardo.
3. Le «misure del caso» imposte al vettore aereo in forza dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 devono essere destinate ad evitare le tipiche conseguenze delle circostanze eccezionali, ossia le cancellazioni e i ritardi prolungati all'arrivo. Le misure che, in tale contesto, possono concretamente essere richieste al vettore aereo per evitare le conseguenze di una circostanza eccezionale, ossia, nel caso di specie, un ritardo prolungato, devono essere valutate caso per caso.

Il giudice del rinvio dovrà verificare se il vettore avesse pianificato le sue risorse in tempo utile per poter disporre di un margine di tempo sufficiente per essere in grado di prevedere soluzioni alternative, sul piano logistico o tecnico, volte a compensare o almeno a ridurre considerevolmente il ritardo del volo, come l'uso di un aeromobile sostitutivo, un'accelerazione della velocità dell'aeromobile o il trasferimento del passeggero su altri collegamenti aerei, con o senza scalo, operati dal vettore stesso o da altri vettori aerei. Il giudice del rinvio dovrà basare la propria valutazione su mezzi di prova appropriati, in particolare resoconti della situazione e altre analisi elaborati dal vettore aereo, che gli consentano di comprendere meglio il ragionamento sotteso alla pianificazione dei voli.