

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE  
SHARPSTON  
presentate il 27 settembre 2007 <sup>1</sup>(1)

**Causa C-396/06**

**Eivind F. Kramme  
contro  
SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S**

«Trasporti aerei – Cancellazione del volo – Indennizzo dei passeggeri – Circostanze eccezionali – Problemi tecnici – Misure del caso – Nesso di causalità – Prove»

1. Con il presente rinvio pregiudiziale, l'Østre Landsret (Corte d'appello della regione orientale) di Copenhagen (Danimarca) chiede sostanzialmente alla Corte se l'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 (2) autorizzi una compagnia aerea a non pagare una compensazione pecuniaria ai passeggeri il cui volo sia stato cancellato qualora problemi tecnici abbiano imposto il ritiro dal servizio dell'aeromobile che avrebbe dovuto effettuare il volo.

2. Il regolamento prevede che i vettori aerei indennizzino i passeggeri per i disagi e i fastidi causati dalla cancellazione dei voli. L'art. 5, n. 3, dispensa il vettore dal pagamento della compensazione pecuniaria se esso può dimostrare che la cancellazione è stata dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute comunque evitare. Con le questioni sollevate si chiede per la prima volta alla Corte di interpretare tale disposizione (3).

**Normativa pertinente**

*La Convenzione di Montreal (4)*

3. La Convenzione di Montreal, di cui la Comunità è firmataria, è intesa a modernizzare e consolidare la Convenzione di Varsavia (5). Essa riconosce l'esigenza di tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e di garantire un equo risarcimento compensatorio (6).

4. La Convenzione non contiene norme specifiche sulla cancellazione dei voli. Tuttavia, conformemente all'art. 19 di tale Convenzione, il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo, a meno che «dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e preposti hanno adottato tutte le misure che potevano essere ragionevolmente richieste per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle».

5. L'art. 29 stabilisce che le azioni di risarcimento relative, inter alia, al trasporto di passeggeri possono essere esercitate solo entro i limiti pecuniari previsti dalla Convenzione e precisa che tali azioni non devono dare luogo ad alcuna riparazione a titolo punitivo, esemplare o non risarcitorio.

#### *Il regolamento n. 261/2004*

6. Il regolamento n. 261/2004 rafforza la protezione garantita ai passeggeri aerei all'interno della Comunità. Esso abroga il regolamento n. 295/91 (7), che si limitava a prevedere, per i soli voli di linea, il rimborso o l'offerta di voli alternativi, servizi gratuiti e livelli minimi di indennizzo in caso di negato imbarco dei passeggeri. Il nuovo regolamento si applica a tutti i voli commerciali e riguarda, oltre al negato imbarco, le cancellazioni e i ritardi dei voli. Esso prevede l'indennizzo dei passeggeri non solo in caso di negato imbarco, ma anche in caso di cancellazione del volo.

7. I 'considerando' del regolamento n. 261/2004 enunciano che, sebbene il regolamento abrogato abbia istituito un regime di protezione di base, il numero di passeggeri che subiscono gravi disagi e fastidi a causa di negati imbarchi, nonché di cancellazioni e di ritardi prolungati, continua ad essere eccessivamente elevato. La Comunità dovrebbe pertanto migliorare le norme di protezione e rafforzare i diritti dei passeggeri, tenendo conto delle esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale (8).

8. Il dodicesimo 'considerando' riguarda la cancellazione dei voli. I disagi e i fastidi per i passeggeri andrebbero limitati obbligando i vettori aerei ad informarli anticipatamente e ad offrire loro un volo alternativo ragionevole. In mancanza, i vettori aerei dovrebbero pagare una compensazione pecuniaria, salvo circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare.

9. Il quattordicesimo 'considerando' sviluppa la nozione di «circostanze eccezionali»:

«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».

10. Il quindicesimo 'considerando' menziona, quale ulteriore esempio di circostanze eccezionali, una decisione di gestione del traffico aereo in relazione a un particolare aeromobile in un particolare giorno che provochi un lungo ritardo o la cancellazione di un volo.

11. L'art. 1 del regolamento n. 261/2004 enuncia che il regolamento stabilisce i diritti minimi dei passeggeri in caso, inter alia, di cancellazione del volo.

12. Dopo avere definito la «cancellazione del volo» all'art. 2, il regolamento stabilisce il regime relativo alla cancellazione dei voli. Ai sensi dell'art. 5, n. 1, lett. a), occorre offrire ai passeggeri interessati la scelta tra un volo alternativo e il rimborso, nonché, ai sensi dell'art. 5, n. 1, lett. b), adeguati servizi a titolo gratuito.

13. Conformemente all'art. 5, n. 1, lett. c), tali passeggeri hanno anche diritto alla compensazione pecuniaria del vettore aereo ai sensi dell'art. 7, a meno che siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima o, qualora sono stati informati meno di due settimane prima dell'orario di partenza previsto, siano stati loro offerti voli alternativi con orari di partenza e di arrivo compresi entro determinati limiti temporali.

14. L'art. 5, n. 3, dispone:

«Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze

eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso».

15. L'art. 7 stabilisce, inter alia, gli importi della compensazione pecuniaria dovuta, vale a dire EUR 250, EUR 400 o EUR 600 per passeggero, a seconda della distanza dei voli e della circostanza che si tratti o meno di tratte aeree intracomunitarie. Gli importi possono essere ridotti del 50% a determinate condizioni.

#### *Norme sulla sicurezza aerea*

16. Benché non siano direttamente in discussione nel caso di specie, le norme comunitarie relative alla sicurezza aerea e alla aeronavigabilità elaborate dall'Autorità aeronautica comune (Joint Aviation Authorities; in prosieguo: la «JAA») e dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in prosieguo: l'«AESA») sono pertinenti alle questioni sollevate. Tali norme sono allegate ai regolamenti comunitari che armonizzano l'aviazione civile. Il regolamento n. 1592/2002 (in prosieguo: il «regolamento di base») (9) prevede che la Commissione adotti i provvedimenti di attuazione. Uno di tali provvedimenti è il regolamento n. 2042/2003 (10), che incorpora le parti M (manutenzione della aeronavigabilità) e 145 (approvazione delle imprese di manutenzione) delle norme dell'AESA. Le norme JAR OPS 1 [trasporto aereo commerciale (velivoli)] della JAA sono allegate al regolamento n. 1899/2006 (11), che non è uno dei regolamenti di attuazione previsti dal regolamento di base.

#### **Procedimento principale e questioni sottoposte alla Corte**

17. Il 27 febbraio 2005, la SAS Danmark A/S (in prosieguo: la «SAS»), cancellava il volo delle 20.45 con partenza da Parigi e destinazione Copenaghen. Il sig. Kramme, ricorrente, aveva acquistato un biglietto per tale volo. Egli pernottava a Parigi e tornava in Danimarca il giorno seguente.

18. Successivamente, egli agiva contro la SAS chiedendo che essa rimborsasse a lui stesso ed a tre altri passeggeri le spese sostenute a causa della cancellazione del volo e pagasse una compensazione pecuniaria, ai sensi del regolamento n. 261/2004.

19. La SAS rimborsava le spese ma rifiutava di pagare una compensazione pecuniaria. Essa faceva valere che la cancellazione era dovuta a problemi tecnici dell'aeromobile che avrebbe dovuto effettuare il volo, il che costituiva una circostanza eccezionale ai sensi dell'art. 5, n. 3, del regolamento.

20. L'ordinanza di rinvio descrive con precisione la sequenza dei fatti che hanno determinato la cancellazione del volo e ulteriori elementi emergono dal registro delle operazioni di manutenzione dell'aeromobile in questione (12). Il 28 gennaio 2005, il suddetto aeromobile veniva sottoposto a un «controllo di tipo B», che viene effettuato dopo ogni 275 ore di volo. Il 26 febbraio 2005, il pilota sentiva rumori insoliti provenienti dalla punta dell'apparecchio durante un volo da Copenaghen a Helsinki. Il problema veniva esaminato a Helsinki ma non veniva individuata la causa dei rumori, che persistevano durante il volo di ritorno a Copenaghen. Risulta che il 27 febbraio l'aeromobile ha effettuato altri voli ed è stato temporaneamente riparato prima di essere ritirato dal servizio per essere sottoposto a controlli approfonditi. Secondo la SAS, non era disponibile alcun altro apparecchio, poiché otto dei suoi aeromobili erano stati eccezionalmente ritirati dal servizio per controlli. Di conseguenza, essa cancellava i voli da e per Parigi del 27 febbraio, che avrebbero dovuto essere effettuati dall'aeromobile ritirato. Emergeva che i rumori provenivano dal portello delle ruote di atterraggio. L'attacco del portello veniva riparato e il problema veniva risolto.

21. Il sig. Kramme, che non ha presentato osservazioni alla Corte, ha sostenuto dinanzi al giudice nazionale che il volo Parigi-Copenaghen è stato cancellato per motivi commerciali e che i problemi tecnici non rientrano nell'ambito di applicazione dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004.

22. Il giudice del rinvio ha deciso di sospendere il procedimento principale e ha sottoposto alla Corte le seguenti questioni:

- «1) Se costituisca una circostanza eccezionale il caso in cui un apparecchio viene ritirato dal servizio a causa di problemi tecnici con la conseguente cancellazione del volo, v. art. 5, n. 3, del [regolamento n. 261/2004].
- 2) In caso di risposta affermativa alla questione n. 1, quali misure debbano essere adottate da un vettore aereo ai sensi del regolamento per evitare la cancellazione di voli in seguito a problemi tecnici.
- 3) In caso di risposta affermativa alla questione n. 1, se un vettore aereo abbia adottato tutte le misure per evitare la cancellazione ai sensi del regolamento, nel caso in cui venga constatato che non vi era alcun altro apparecchio disponibile per effettuare il volo che l'apparecchio ritirato dal servizio a causa di problemi tecnici avrebbe dovuto effettuare.
- 4) In caso di risposta affermativa alla questione n. 1, se sia rilevante la circostanza che la documentazione riguardante i problemi tecnici adottati dal vettore aereo provenga esclusivamente dal vettore aereo stesso».

23. Hanno presentato osservazioni scritte la SAS, la Repubblica francese, la Repubblica ellenica e la Commissione. La SAS, la Repubblica ellenica e la Commissione hanno svolto osservazioni orali all'udienza che si è tenuta il 5 luglio 2007.

## **Analisi**

### *Osservazione preliminare*

24. Nella seconda e terza questione, il giudice del rinvio sembra avere interpretato erroneamente la condizione dell'art. 5, n. 3, secondo cui la cancellazione del volo dev'essere dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

25. In primo luogo, non occorre che la compagnia aerea abbia effettivamente adottato tutte le misure del caso, come sottintendono le suddette questioni. Semmai, la compagnia aerea deve dimostrare che le circostanze non si sarebbero comunque potute evitare *anche se essa avesse* adottato tali misure.

26. In secondo luogo, le questioni sottintendono che ciò che dev'essere inevitabile è la *cancellazione del volo*. Tuttavia, dalla sintassi dell'art. 5, n. 3, e in particolare dalla posizione del pronome relativo «which» (che), emerge che le parole «could not have been avoided» (non si sarebbero comunque potute evitare) vanno riferite a «extraordinary circumstances» (circostanze eccezionali) (13). Nelle lingue in cui il plurale ha una forma diversa, il verbo «could (not have been)» (non si sarebbero potute) viene reso in tale forma (14). Inoltre, nelle lingue in cui «avoided» (evitare) è flessivo (15), esso concorda con «circumstances» (circostanze) e non con «cancellation» (cancellazione) (16).

27. La Commissione, che al riguardo segue l'interpretazione data all'art. 5, n. 3, dal giudice del rinvio, si basa sul richiamo alla Convenzione di Montreal contenuto nel quattordicesimo 'considerando' per giustificare la sua interpretazione. Essa rileva che l'art. 19 della Convenzione stabilisce che devono essere adottate misure ragionevoli per evitare il danno (causato da un ritardo).

28. Non posso accogliere tale argomento. Il riferimento alla Convenzione di Montreal contenuto nel quattordicesimo 'considerando' del regolamento n. 261/2004 ha carattere generale. Esso si limita a stabilire un collegamento fra i due testi, senza menzionare alcuna disposizione specifica. Ciò emerge con particolare chiarezza dalla versione francese del

'considerando', che inizia con «*Tout comme dans le cadre de la convention de Montréal (...)*» (il corsivo è mio).

29. Esistono altri indizi nel senso che il quattordicesimo 'considerando' non è inteso a incorporare mediante rinvio il testo preciso dell'art. 19 della Convenzione. Ad esempio, quest'ultimo non contiene l'espressione «circostanze eccezionali». Inoltre, mentre la Convenzione pone dei limiti alla responsabilità per i danni causati dai ritardi, il regolamento non prevede specificamente un indennizzo per i ritardi in quanto tali. Infine, a differenza del quattordicesimo 'considerando', l'art. 19 della Convenzione impone al vettore di dimostrare di aver effettivamente adottato misure ragionevoli (o che gli era impossibile adottarle).

30. Concludo che il quattordicesimo 'considerando' del regolamento n. 261/2004 fa riferimento solo all'impianto generale della Convenzione di Montreal, che pone dei limiti alla responsabilità delle compagnie aeree. La sua formulazione non conferma l'interpretazione data dal giudice del rinvio e dalla Commissione all'art. 5, n. 3, del regolamento. In ogni caso, un 'considerando' non può derogare alle disposizioni stesse di un atto normativo (17).

31. Occorre quindi riformulare le questioni sottoposte alla Corte. Per essere utili al giudice nazionale, le soluzioni devono tenere conto dei tre elementi che la compagnia aerea deve dimostrare ai sensi dell'art. 5, n. 3, ossia che la cancellazione è i) dovuta a ii) circostanze che non si sarebbero comunque potute evitare anche se si fossero adottate tutte le misure del caso e iii) che avevano carattere eccezionale. Le prime tre questioni del giudice nazionale vertono su tali elementi e possono essere esaminate congiuntamente. La quarta questione riguarda la prova e può essere risolta separatamente.

32. I tre elementi di cui all'art. 5, n. 3, possono essere separati concettualmente, ma è evidente che, in certa misura, si sovrappongono. Ad esempio, la disponibilità di un aeromobile sostitutivo, che è una delle questioni in discussione nel procedimento principale, e il tempo occorrente per preparare tale aeromobile riguardano sia le cause sia le misure del caso che si sarebbero potute adottare.

#### *Sulla prima, seconda e terza questione*

33. Con le prime tre questioni, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente, nel caso in cui un volo venga cancellato in seguito al ritiro per problemi tecnici dell'aeromobile che avrebbe dovuto effettuarlo, i) a quali circostanze si debba ritenere «dovuta» la cancellazione, ii) quali misure avrebbe ragionevolmente potuto adottare un vettore aereo per evitare tali circostanze, e iii) quali circostanze si debbano considerare «eccezionali» ai sensi dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004.

34. Prima di esaminare tali questioni specifiche, è importante stabilire la funzione dell'art. 5, n. 3, nell'ambito del regolamento n. 261/2004.

35. Secondo i suoi 'considerando', il regolamento mira a garantire ai passeggeri aerei un elevato livello di protezione e a rafforzarne i diritti. Esso è inteso a ridurre i disagi e i fastidi dovuti alla cancellazione di voli inducendo le compagnie aeree a darne preavviso e ad offrire l'imbarco su voli alternativi.

36. Il diritto alla compensazione pecuniaria sorge solo in determinate circostanze. Ai sensi dell'art. 5, n. 1, lett. c), i passeggeri non hanno tale diritto qualora siano stati informati della cancellazione due o più settimane prima o, qualora siano stati informati meno di due settimane prima dell'orario di partenza, sia stato loro offerto un volo alternativo in partenza ed arrivo entro determinati limiti temporali. In tal caso, si ritiene implicitamente che i passeggeri non abbiano subito disagi e fastidi significativi (18). In caso contrario, la compensazione pecuniaria è dovuta essenzialmente per i danni immateriali che si ritengono dovuti alla cancellazione. La compensazione pecuniaria è legata principalmente a tali (presunti) danni più che, come sostiene la SAS nelle sue osservazioni scritte, alla circostanza che la cancellazione fosse dovuta a ragioni commerciali (19).

37. L'art. 5, n. 3, consente a un vettore aereo, in determinate circostanze, di non pagare ai passeggeri la compensazione pecuniaria cui altrimenti l'art. 5, n. 1, lett. c), darebbe loro diritto. In quanto deroga al diritto all'indennizzo, tale disposizione va interpretata restrittivamente. Benché il regolamento n. 261/2004 miri a garantire un livello elevato di protezione dei passeggeri, esso specifica già le circostanze in cui sorge il diritto alla compensazione pecuniaria e gli importi della compensazione non risultano eccessivi (20). Sembra quindi particolarmente appropriato interpretare l'art. 5, n. 3, in senso restrittivo.

#### Nesso di causalità

38. Alcuni degli esempi di circostanze eccezionali forniti nel quattordicesimo 'considerando' del regolamento n. 261/2004 portano, per loro natura, direttamente alla cancellazione di uno o più voli. Ciò avviene in caso di instabilità politica, di condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione e di scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo.

39. Per contro, il ritiro di un aeromobile dal servizio a causa di problemi tecnici non determina automaticamente la cancellazione del volo che esso avrebbe dovuto effettuare. Il volo può ancora essere effettuato se è disponibile un aeromobile sostitutivo.

40. Spetta al giudice nazionale definire questioni come il tempo che sarebbe stato necessario alla compagnia aerea per effettuare una sostituzione nelle circostanze del caso di specie. Alle compagnie aeree occorre un certo periodo di tempo per preparare un aeromobile di riserva per il volo. Può essere necessario trasferire l'aeromobile dalla base all'aeroporto di partenza del volo in questione. Tuttavia, le operazioni di sostituzione possono avere inizio nel momento in cui risulta chiaro che l'aeromobile difettoso dovrà essere ritirato dal servizio. Inoltre, può essere possibile rinviare il volo in questione senza provocare un effetto a catena significativo.

41. Pertanto, quando un volo viene cancellato in seguito al ritiro dell'aeromobile che avrebbe dovuto effettuarlo, la cancellazione è in effetti dovuta i) al ritiro di tale aeromobile e ii) all'indisponibilità di un aeromobile sostitutivo. In tali circostanze, la compagnia aerea può far valere l'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 solo se *sia i) che ii)* possono essere considerati circostanze eccezionali.

#### Misure del caso

42. Il giudice nazionale dovrà stabilire se l'adozione delle misure del caso avrebbe potuto evitare il ritiro dell'aeromobile originario o l'indisponibilità di un aeromobile sostitutivo.

43. Per quanto riguarda il ritiro dell'aeromobile che avrebbe dovuto effettuare il volo, occorre quindi esaminare se le misure del caso avrebbero potuto evitare, in primo luogo, il problema tecnico e, in secondo luogo, il ritiro dal servizio dell'aeromobile dopo che si era manifestato il problema.

44. Per quanto riguarda le misure del caso che la compagnia aerea avrebbe potuto adottare per evitare un problema tecnico, la SAS e il governo ellenico fanno riferimento, nelle loro osservazioni scritte, alle norme e leggi che disciplinano la manutenzione e i controlli periodici degli aeromobili. Dalle norme della JAA e dell'AESA, attualmente incorporate nella legislazione comunitaria (21), emerge che la manutenzione dell'aeromobile è disciplinata dettagliatamente nell'interesse dell'aeronavigabilità e della sicurezza aerea. Ad esempio, l'aeromobile dev'essere sottoposto a manutenzione conformemente a un programma approvato dalla competente autorità per l'aviazione che specifichi, inter alia, la frequenza con cui devono essere svolte le operazioni di manutenzione (22).

45. Considerati i livelli di sicurezza che tali norme mirano a conseguire, sembrerebbe irragionevole pretendere da una compagnia aerea manutenzioni e controlli aggiuntivi. Pertanto, ritengo che le misure del caso per evitare l'insorgenza di problemi tecnici includano

la precisa e tempestiva attuazione del programma di manutenzione e verifica dell'aeromobile. Spetta al giudice nazionale stabilire se tali misure avrebbero effettivamente evitato l'insorgenza del problema specifico.

46. Una volta sorto il problema, mi sembra che tra le misure del caso che una compagnia aerea dovrebbe adottare rientri il tentativo di analizzarlo e risolverlo senza ritirare l'aeromobile. Con questo non voglio dire che si debba mettere a repentaglio o compromettere la sicurezza aerea. Come ha osservato la SAS in udienza, la questione se un aeromobile possa continuare a volare viene risolta in base a norme sul trasporto aereo molto rigorose. Quali siano esattamente le misure del caso dipenderà dalle circostanze, ad esempio dalla disponibilità di adeguati manutentori nell'aeroporto in questione. Dopo avere individuato le suddette misure, il giudice nazionale deve stabilire se esse avrebbero effettivamente evitato di dover ritirare dal servizio l'aeromobile di cui trattasi per effettuarne la riparazione.

47. Quanto al fatto di evitare una situazione in cui non sia disponibile un aeromobile sostitutivo, le misure del caso che la compagnia aerea dovrebbe adottare consistono a mio parere nel prendere provvedimenti adeguati per tali contingenze. Spetta al giudice nazionale decidere quanti aeromobili di riserva occorrerebbero a tale scopo in un caso specifico, e se essi dovrebbero far parte della flotta della compagnia aerea o potrebbero essere noleggiati presso altre compagnie (23). Anche se non sono in discussione i provvedimenti effettivamente adottati dalla compagnia aerea, il numero di ritiri di aeromobili di cui essa ha dovuto rispondere in passato potrebbe aiutare a stabilire quali provvedimenti sarebbero effettivamente adeguati.

#### Circostanze eccezionali

48. La condizione di cui all'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 richiede non solo che le circostanze «non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso», ma anche che esse siano eccezionali. Ritengo che si tratti di parti separate e cumulative della definizione del tipo di circostanze considerate. Interpretare la seconda parte della definizione come una mera spiegazione della prima renderebbe superfluo il termine «eccezionali» e indurrebbe a ritenere che tale termine abbia lo stesso significato di «inevitabili».

49. Il regolamento non definisce i termini «circostanze eccezionali» – il quattordicesimo 'considerando' si limita a fornire esempi – né precisa che si tratti di un'espressione tecnica. Sembra quindi appropriato interpretare il termine «eccezionale» nel senso letterale di «fuori dell'ordinario». In ambito commerciale, esso indica fatti che normalmente non si verificano nell'esercizio di un'attività (24).

50. Anche i lavori preparatori confermano l'interpretazione letterale. Nel corso dei lavori, «forza maggiore» è stato sostituito con «circostanze eccezionali». Secondo quanto dichiarato dal Consiglio nella Posizione comune, tale modifica è stata introdotta nell'interesse della chiarezza giuridica (25).

51. Per quanto riguarda, in primo luogo, il ritiro dal servizio dell'aeromobile che avrebbe dovuto effettuare il volo, il quattordicesimo 'considerando' del regolamento n. 261/2004 indica che, in alcuni casi, i problemi tecnici possono essere considerati circostanze eccezionali. È pacifico tra le parti che hanno presentato osservazioni scritte che tali problemi possono costituire «improvvisi carenze del volo sotto il profilo della sicurezza». Essi possono compromettere l'aeronavigabilità di un aeromobile, che è un elemento intrinseco della sicurezza aerea (26). Quand'anche non fosse così, l'espressione «in particolare» indica che l'elenco di esempi fornito al quattordicesimo 'considerando' non è esaustivo.

52. Ritengo pertanto che problemi tecnici che impongano il ritiro di un aeromobile dal servizio non siano automaticamente esclusi dalla nozione di «circostanze eccezionali».

53. Non ne consegue tuttavia che ogni problema tecnico rientri in tale categoria. L'art. 5, n. 3, va interpretato restrittivamente. Inoltre, il fatto che il quattordicesimo 'considerando' enunci che gli eventi elencati *possono* costituire siffatte circostanze indica che il giudice nazionale deve compiere una valutazione caso per caso.

54. Quali tipi di problemi tecnici che impongano il ritiro di un aeromobile dal servizio possono quindi essere considerati eccezionali?

55. Nelle sue osservazioni scritte, la SAS afferma che i problemi tecnici sono inerenti alla complessa natura degli aeromobili e alle condizioni estreme in cui essi operano. Considerate le conseguenze catastrofiche degli incidenti aerei, il più lieve sospetto dell'insorgere di un problema tecnico va esaminato ritirando l'apparecchio dal servizio. In sostanza, la SAS afferma che i problemi che non si possono evitare con la manutenzione generale e i controlli di routine costituiscono improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza.

56. La Commissione ritiene invece che la questione se un problema tecnico costituisca una circostanza eccezionale dipende dalla sua natura, gravità e frequenza.

57. Ritengo che occorra distinguere fra problemi tecnici in generale e un problema tecnico particolare.

58. Chi viaggia abitualmente in aereo sa che i problemi tecnici degli aeromobili non sono infrequenti. La SAS osserva che essi sono inerenti alla natura e all'esercizio degli aeromobili. Occorre attendersi che prima o poi si verifichino, anche se non si può sapere esattamente quando. Alla luce delle considerazioni relative alla sicurezza aerea sottolineate dalla SAS, il ritiro di un aeromobile dal servizio dev'essere relativamente frequente (27). L'insorgenza di tali problemi *in generale* non può essere considerata eccezionale. Essi costituiscono un fatto normale nell'attività di una compagnia aerea per il quale si possono adottare misure finanziarie e di altro tipo. Pertanto non posso ammettere che tali problemi costituiscano, in generale, *improvvis*e carenze del volo sotto il profilo della sicurezza.

59. Né ritengo che basti la subitanità a rendere eccezionale un *particolare* problema o a farlo rientrare nella categoria delle improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza. Il momento preciso in cui si verifica la maggior parte dei problemi tecnici, se non tutti, può ben essere imprevedibile. Semmai, l'elemento che mi pare decisivo è se un particolare problema sia anomalo per natura e frequenza. Condivido l'argomento della Commissione secondo cui un tipo di problema che si verifichi periodicamente su tutti gli aeromobili o si sia presentato varie volte su un determinato tipo di aeromobile non può essere considerato eccezionale. Né, a mio avviso, dev'essere considerato tale un tipo di problema cui lo specifico aeromobile considerato sia notoriamente soggetto.

60. Spetta al giudice nazionale stabilire se un determinato problema sia anomalo. L'analisi si svolge in due fasi: la prima consiste nell'individuare il tipo di problema insorto e la seconda nello stabilire se quel tipo di problema sia anomalo su un aeromobile e/o su un particolare tipo di aeromobile, e/o se tale tipo di problema non sia mai stato rilevato sull'aeromobile in questione.

61. Concludo che i problemi tecnici che impongono il ritiro di un aeromobile dal servizio possono essere considerati circostanze eccezionali ai sensi dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 se non sono né di un tipo che di norma si verifichi periodicamente su tutti gli aeromobili e/o su un particolare tipo di aeromobile, né di un tipo rilevato in precedenza sull'aeromobile in questione. Si tratta naturalmente di una valutazione di fatto, che spetta al giudice nazionale.

62. In secondo luogo, se siano eccezionali le circostanze che hanno determinato l'indisponibilità di un aeromobile sostitutivo in un caso specifico dipenderà dalla questione se esse potessero essere previste da un vettore aereo che avesse adottato provvedimenti

ragionevoli, alla luce della passata esperienza, per sostituire l'aeromobile ritirato dal servizio a causa di problemi tecnici.

#### *Sulla quarta questione*

63. Con la quarta questione, per come la interpreto io, il giudice nazionale chiede se documenti provenienti esclusivamente dallo stesso vettore aereo siano sufficienti a dimostrare l'esistenza di un problema tecnico tale da essere considerato una circostanza eccezionale che non si sarebbe potuto ragionevolmente evitare.

64. La questione così formulata è composta da due parti: la prima riguarda l'ammissibilità e il valore probatorio dei documenti provenienti dal vettore aereo e la seconda riguarda la questione se essi siano sufficienti a dimostrare che sussistevano le condizioni di cui all'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004.

65. È pacifico che i documenti forniscono la prova dell'esistenza di problemi tecnici. La SAS asserisce che essi sono sufficienti a dimostrare l'esistenza di circostanze eccezionali che non si sarebbero potute ragionevolmente evitare. Le altre parti suggeriscono che il giudice nazionale debba tenere conto anche di altre prove.

66. Per quanto riguarda la prima parte, l'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 impone espressamente l'onere della prova al vettore aereo. Tuttavia, il regolamento non precisa il tipo di prova richiesto né indica quali prove debbano essere ammesse.

67. Pertanto, tutti i mezzi di prova consentiti dai diritti processuali degli Stati membri in procedure analoghe sono, in linea di principio, ammissibili (28). Spetta parimenti ai giudici nazionali determinare, in base ai principi del loro diritto nazionale applicabili in materia di prova, se, alla luce dell'insieme delle circostanze, la parte cui incombe l'onere della prova abbia soddisfatto tale onere (29).

68. Sarebbe incompatibile con la separazione delle funzioni tra la Corte di giustizia e i giudici nazionali nell'ambito dei procedimenti pregiudiziali ex art. 234 CE, in base alla quale spetta esclusivamente ai secondi valutare i fatti (30), che la prima indicasse con precisione, in assenza di armonizzazione della legislazione comunitaria, quali prove debbano essere prese in considerazione e quale rilevanza vada loro attribuita.

69. Pertanto, spetta al giudice nazionale valutare l'ammissibilità e il valore probatorio dei documenti e degli altri elementi di prova dedotti dalle parti conformemente al diritto nazionale, alla luce dell'insieme delle circostanze, compresi il loro contenuto, la loro provenienza, il loro scopo, la possibilità di verificarli e le eventuali prove concordanti o contrastanti (31).

70. Tuttavia, come osserva giustamente la Commissione, le norme nazionali in materia di prove applicabili ai ricorsi vertenti su violazioni del diritto comunitario devono rispettare i principi di equivalenza e di effettività (32). Un grado di prova che rendesse impossibile o eccessivamente difficile per il vettore aereo dimostrare le proprie tesi violerebbe il secondo principio.

71. Quanto alla seconda parte della questione, i registri di manutenzione prodotti dinanzi al giudice nazionale sembrano riguardare principalmente l'esistenza di un problema tecnico, le misure adottate per risolvere il problema e l'ultimo controllo periodico effettuato sull'aeromobile in questione prima che emergesse il problema. Per quanto riguarda gli ultimi due elementi, benché l'art. 5, n. 3, non imponga al vettore aereo di avere effettivamente adottato le misure del caso per evitare circostanze eccezionali, qualsiasi prova con cui possa dimostrare di averlo fatto realmente potrebbe confermare la sua tesi secondo cui tali circostanze erano davvero inevitabili. Tuttavia, i documenti di per sé non forniscono indicazioni né sulla questione se i fatti ivi descritti possano essere considerati circostanze eccezionali né sull'indisponibilità di un aeromobile sostitutivo. Pertanto, essi non forniscono di

per sé un fondamento probatorio in ordine agli elementi che il vettore aereo sarà tenuto a dimostrare.

72. Concludo che spetta al giudice nazionale valutare l'ammissibilità e il valore probatorio dei documenti e di ogni altro elemento fornito dal vettore aereo in base alle norme nazionali in materia di prova, purché l'applicazione di tali norme rispetti i principi di equivalenza e di effettività. Il giudice nazionale deve anche stabilire se le prove siano sufficienti a dimostrare che sussistono le condizioni di cui all'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004.

### **Conclusione**

73. Pertanto, ritengo che le questioni dell'Østre Landsret, come riformulate, debbano essere risolte nel modo seguente:

Prima, seconda e terza questione

Affinché un vettore aereo possa far valere l'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 allo scopo di non pagare compensazioni pecuniarie in seguito al ritiro dal servizio di un aeromobile per problemi tecnici, sia il ritiro che la indisponibilità di un aeromobile sostitutivo devono essere dovuti a circostanze che:

- non avrebbero potuto essere evitate anche se si fossero adottate tutte le misure del caso; tali misure comprendono, per quanto riguarda il ritiro dal servizio, la precisa e puntuale attuazione del programma di manutenzione e verifica dell'aeromobile e, dopo la comparsa del problema tecnico, ogni provvedimento che possa essere ragionevolmente adottato nelle circostanze del caso per risolvere il problema senza ritirare l'aeromobile dal servizio; per quanto riguarda l'indisponibilità di un aeromobile sostitutivo, tali misure includono l'adozione di provvedimenti adeguati per effettuare le sostituzioni alla luce della passata esperienza;
- siano eccezionali nel senso normale del termine; per quanto riguarda il ritiro dal servizio, tali circostanze possono includere i problemi tecnici che non siano né di un tipo che si verifica normalmente e periodicamente su tutti gli aeromobili e/o su un determinato tipo di aeromobile né di un tipo che sia già stato rilevato in precedenza sull'aeromobile in questione; per quanto riguarda l'indisponibilità di un aeromobile sostitutivo, esse includono circostanze imprevedibili per un vettore aereo che abbia adottato provvedimenti adeguati per effettuare le sostituzioni alla luce della passata esperienza.

Quarta questione

Spetta al giudice nazionale valutare l'ammissibilità e il valore probatorio dei documenti e di ogni altro elemento fornito dal vettore aereo in base alle norme nazionali in materia di prova, purché l'applicazione di tali norme rispetti i principi di equivalenza e di effettività. Il giudice nazionale deve anche stabilire se le prove siano sufficienti a dimostrare che sussistono le condizioni di cui all'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004.