

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

12 maggio 2011 \*

Nel procedimento C-294/10,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 267 TFUE, dall'Augstākās Tiesas Senāts (Lettonia), con decisione 9 giugno 2010, pervenuta in cancelleria il 15 giugno 2010, nella causa

**Andrejs Eglitis,**

**Edvards Ratnieks**

contro

**Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija,**

con l'intervento di:

**Air Baltic Corporation AS,**

\* Lingua processuale: il lettone.

LA CORTE (Terza Sezione),

composta dal sig. K. Lenaerts, presidente di sezione, dal sig. D. Šváby, dalla sig.ra R. Silva de Lapuerta, dai sigg. E. Juhász e J. Malenovský (relatore), giudici,

avvocato generale: sig.ra E. Sharpston  
cancelliere: sig. A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per il Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, dal sig. J. Pūce, in qualità di agente;
- per il governo polacco, dalla sig.ra K. Rokicka, in qualità di agente;
- per il governo del Regno Unito, dal sig. L. Seeboruth, in qualità di agente;
- per la Commissione europea, dai sigg. A. Sauka e K. Simonsson, in qualità di agenti;

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

ha pronunciato la seguente

### **Sentenza**

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli artt. 5, n. 3, e 6, n. 1, del regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 11 febbraio 2004, n. 261, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU L 46, pag. 1).
  
- 2 La domanda in parola è stata presentata nell'ambito di una controversia tra i sigg. Eglītis e Ratnieks, due passeggeri di un volo Copenhagen-Riga, e la compagnia aerea Air Baltic Corporation AS (in prosieguo: la «Air Baltic»), sorta in seguito al rifiuto da parte di quest'ultima di risarcire i passeggeri il cui volo BT 140, previsto il 14 luglio 2006, era stato cancellato.

## Contesto normativo

3 Il primo e il secondo «considerando» del regolamento n. 261/2004 sono formulati nel modo seguente:

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

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

4 Il tredicesimo, quattordicesimo e quindicesimo «considerando» del regolamento di cui trattasi dispongono come segue:

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

(14) Come previsto ai sensi della convenzione di Montreal, gli obblighi che incombono ai vettori aerei operativi dovrebbero essere limitati o dovrebbero non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le

misure del caso. Siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.

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

- 5 L'art. 5 del medesimo regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», dispone al suo n. 1:

«In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati:

- a) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8;
- b) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 9, paragrafo 2, nonché, in caso di volo alternativo quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:

i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure

ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure

iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto».

6 L'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 dispone come segue:

«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».

7 L'art. 6 dello stesso regolamento, intitolato «Ritardo», prevede al suo n. 1:

«Qualora possa ragionevolmente prevedere che il volo sarà ritardato, rispetto all'orario di partenza previsto:

- a) di due o più ore per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1 500 km; o
- b) di tre o più ore per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1 500 e 3 500 km; o
- c) di quattro o più ore per tutte le altre tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b),

il vettore aereo operativo presta ai passeggeri:

- i) l'assistenza prevista nell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e nell'articolo 9, paragrafo 2; e
- ii) quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza precedentemente previsto, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e

iii) quando il ritardo è di almeno cinque ore, l'assistenza prevista nell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a)».

8 L'art. 7 del regolamento in parola, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», dispone al suo n. 1:

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

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

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

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

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



## Causa principale e questioni pregiudiziali

- 9 Il 14 luglio 2006 lo spazio aereo svedese della regione di Malmö è stato chiuso a partire dalle 20.30 a causa di black out energetici che hanno comportato il malfunzionamento dei radar e dei sistemi di navigazione aerea. Lo stesso giorno era previsto il decollo del volo Copenhagen-Riga, operato dalla Air Baltic, alle 20.35.
- 10 I passeggeri sono stati imbarcati sull'aereo e vi sono rimasti, attendendo il decollo, per poco più di due ore, ossia fino a circa le 22.45. Alle 22.45, i passeggeri sono stati informati del fatto che il volo era cancellato e, pertanto, sono stati invitati a sbarcare dall'aereo.
- 11 Ritenendo di avere diritto, a seguito della cancellazione del loro volo, a ottenere una compensazione pecuniaria da parte della Air Baltic, due passeggeri, i sigg. Eglītis e Ratnieks, hanno adito il Patērētāju tiesību aizsardzības centrs (Ufficio per la tutela dei diritti dei consumatori; in prosieguo: l'«Ufficio»).
- 12 L'Ufficio ha respinto il loro reclamo. Questa decisione è stata confermata con un provvedimento del 22 marzo 2007 del Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija (Ministero dell'Economia della Repubblica di Lettonia; in prosieguo: il «ministrija»).
- 13 I ricorrenti di cui alla causa principale hanno presentato ricorso contro questa decisione del ministrija, prima dinanzi all'Administratīvā rajona tiesa (Tribunale amministrativo distrettuale), quindi dinanzi all'Administratīvā apgabaltiesa (Tribunale amministrativo competente in sede di appello). Dal momento che i loro ricorsi erano stati respinti, gli stessi hanno presentato ricorso per cassazione dinanzi al giudice del rinvio.
- 14 L'Ufficio, il ministrija, successivamente i giudici amministrativi di primo grado e di appello hanno ritenuto che la Air Baltic non fosse tenuta, in forza dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004, a versare una compensazione pecuniaria ai ricorrenti, in

quanto doveva ritenersi che la cancellazione del volo si fosse verificata in circostanze eccezionali, indipendenti dalla volontà di questa compagnia aerea.

- 15 I ricorrenti di cui alla causa principale sostengono, dal canto loro, che la causa di cancellazione del volo non era la chiusura dello spazio aereo svedese, ma la cessazione dell'orario lavorativo autorizzato per l'equipaggio di tale volo. Essi non contestano che il blocco dello spazio aereo svedese, a causa dei black out energetici, sia qualificabile come «circostanze eccezionali» che sfuggono al controllo della compagnia aerea. Ma, a loro giudizio, questo accadimento giustifica soltanto il ritardo iniziale del volo, vale a dire tra le 20.35 e le 22.45. La decisione di cancellare il volo sarebbe stata adottata alle 22.45 in quanto l'orario lavorativo autorizzato per l'equipaggio era insufficiente per effettuare il volo nella sua interezza.
- 16 Il giudice del rinvio, dal suo canto, ha ritenuto che si potesse ammettere che, alle 20.35, al momento previsto per il decollo, esistessero circostanze eccezionali, vale a dire, nel caso specifico, la chiusura dello spazio aereo della regione di Malmö, circostanze che l'operatore non era in grado di evitare. Tuttavia, esso aggiunge che i vettori aerei, in linea generale, non sono soliti cancellare voli ogni volta che non vi è la possibilità di decollare esattamente all'orario previsto. Lo stesso reputa che, tenuto conto della natura specifica dell'attività del trasporto aereo, poiché i passeggeri non hanno praticamente la possibilità di prendere altri voli o di utilizzare altri mezzi di trasporto e le compagnie aeree non possono modificare l'assegnazione delle loro risorse, in particolare al di fuori del loro aeroporto di collegamento, il vettore e l'aeroporto si impegnano di regola, nella misura del possibile, a garantire comunque il volo previsto.
- 17 Pertanto, il giudice in parola si chiede se l'impossibilità di decollare esattamente all'ora prevista per il volo di cui trattasi sia un motivo sufficiente per decidere di cancellare quest'ultimo. In particolare, lo stesso si chiede se, ove l'impossibilità di decollare

all'ora prevista, dovuta a circostanze eccezionali, sia di breve durata, queste ultime possano giustificare la cancellazione del volo.

- 18 Il giudice del rinvio si chiede se l'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004, quando prevede che il vettore aereo è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria ai viaggiatori solo a condizione che siano state adottate tutte le misure del caso per evitare le circostanze eccezionali, includa tra tali misure l'obbligo per il vettore di pianificare le proprie risorse, fra cui rientra l'equipaggio, affinché in caso si verificano siffatte circostanze si possa effettuare il volo entro un determinato lasso di tempo.
- 19 Quanto alla definizione di tale «lasso di tempo», i ricorrenti di cui alla causa principale ritengono che debbano essere preventivate risorse sufficienti affinché il volo abbia luogo almeno entro le due ore successive all'orario inizialmente previsto per il decollo. Al riguardo, la loro argomentazione dinanzi al giudice del rinvio si fonda sulle disposizioni del regolamento n. 261/2004 che disciplinano gli obblighi del vettore in caso di ritardo. L'art. 6, n. 1, lett. a), del regolamento n. 261/2004 stabilisce che, qualora il vettore aereo operativo possa ragionevolmente prevedere che il volo sarà ritardato, rispetto all'orario di partenza previsto, di due o più ore per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1 500 km, dovrebbe prestare ai passeggeri l'assistenza prescritta dal citato regolamento. I ricorrenti ne deducono che il ritardo di due ore verificatosi in questa controversia sia «normale», ossia che l'impossibilità che nell'arco di queste due ore il volo venisse effettuato non è di per sé una circostanza atta a giustificare la cancellazione dello stesso.
- 20 Il giudice del rinvio, dal suo canto, reputa che l'obiettivo diretto dell'art. 6, n. 1, del regolamento n. 261/2004 non consista nel disciplinare le suddette questioni nel modo in cui lo intendono i ricorrenti di cui alla causa principale, ma che non sia possibile escludere che questa norma possa essere funzionale all'interpretazione sistematica dell'art. 5, n. 3, del regolamento in parola.

21 Posto di fronte a tali questioni, l'Augstākās Tiesas Senāts ha quindi deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se l'art. 5, n. 3, del [regolamento n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che, perché si possa affermare che un vettore aereo ha adottato tutte le misure del caso per evitare le circostanze eccezionali, questo sia obbligato a pianificare in tempo utile le proprie risorse affinché sia possibile effettuare il volo programmato una volta cessate le circostanze eccezionali impreviste, ossia nel corso di un determinato lasso di tempo successivo all'ora di decollo prevista.
- 2) In caso di soluzione affermativa della prima questione, se sia applicabile l'art. 6, n. 1, del regolamento [n. 261/2004] per determinare il margine di tempo minimo che il vettore, nel pianificare le proprie risorse in tempo utile, deve prevedere come eventuale ritardo prevedibile nell'ipotesi che si determinino circostanze eccezionali».

### **Sulle questioni pregiudiziali**

22 Con le sue due questioni, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un vettore aereo ha l'obbligo, in applicazione delle misure del caso che è tenuto ad attuare per ovviare a circostanze eccezionali, di pianificare le sue risorse in tempo utile onde disporre di un determinato «margine di tempo» minimo successivamente all'orario previsto del decollo, in modo da essere in grado, ove possibile, di effettuare il volo dopo che le circostanze eccezionali sono venute meno. Tale

giudice si chiede, in particolare, se tale «margine di tempo» possa essere determinato con riferimento all'art. 6, n. 1, del regolamento n. 261/2004.

- 23 In via preliminare, si deve osservare che, ai sensi dell'art. 5, n. 1, del regolamento n. 261/2004, in caso di cancellazione di un volo, ai passeggeri interessati spetta, da parte del vettore aereo, alle condizioni stabilite in tale numero, in primo luogo, un'assistenza in conformità all'art. 8 del regolamento in parola, ossia il diritto al rimborso o all'imbarco su un volo alternativo, in secondo luogo, l'assistenza in termini di spese di ristorazione, di pernottamento in albergo e di comunicazioni telefoniche prevista all'art. 9 del medesimo regolamento e, in terzo luogo, una compensazione pecuniaria secondo le modalità previste all'art. 7 di quest'ultimo, a meno che non siano stati informati in tempo utile in ordine alla cancellazione del volo.
- 24 Tuttavia, ai sensi dell'art. 5, n. 3, di tale regolamento, in deroga alle disposizioni del n. 1 dello stesso articolo, il vettore aereo è esentato da uno dei suoi obblighi, vale a dire quello che prescrive la compensazione pecuniaria dei passeggeri, 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.
- 25 A questo proposito, al punto 40 della sentenza 22 dicembre 2008, causa C-549/07, Wallentin-Hermann (Racc. pag. I-11061), la Corte ha dichiarato che, atteso che non tutte le circostanze eccezionali determinano un esonero, spetta a colui che vuole avvalersene dimostrare, in aggiunta, che esse non si sarebbero comunque potute evitare con misure idonee alla situazione, ossia mediante le misure che, nel momento in cui si sono verificate tali circostanze eccezionali, rispondono, in particolare, a condizioni tecnicamente ed economicamente sopportabili per il vettore aereo in questione. Quest'ultimo deve infatti dimostrare, come precisato dalla Corte al punto 41 della medesima sentenza, che, anche avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, egli non avrebbe palesamente potuto evitare – se non a pena di acconsentire a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento preso in considerazione – che le circostanze eccezionali cui doveva far fronte comportino la cancellazione del volo.

- 26 Occorre anzitutto sottolineare che, molto spesso, l'emergere di circostanze eccezionali rende difficile, o addirittura impossibile, l'effettuazione del volo secondo l'orario previsto. Pertanto, il rischio di ritardo del volo, che può determinarne, in definitiva, la cancellazione, costituisce la tipica conseguenza dannosa per i passeggeri, e pertanto ben prevedibile, del verificarsi di circostanze eccezionali.
- 27 Ne consegue che il vettore aereo, dal momento che è tenuto, in applicazione dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004, a porre in essere tutte le misure del caso onde ovviare a circostanze eccezionali, deve ragionevolmente, in fase di pianificazione del volo, tener conto del rischio di ritardo connesso all'eventuale emergere di tali circostanze.
- 28 In particolare, al fine di evitare che qualsiasi ritardo, anche insignificante, che derivi dall'emergere di circostanze eccezionali conduca inevitabilmente alla cancellazione del volo, il vettore aereo ragionevole deve pianificare le sue risorse in tempo utile per poter disporre di un determinato margine di tempo, per essere in grado, ove possibile, di effettuare il volo dopo che le circostanze eccezionali sono venute meno. Se, in una siffatta situazione, un vettore aereo non dispone, per contro, di alcun margine di tempo, non si può concludere che esso abbia adottato tutte le misure del caso previste all'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004.
- 29 Per quanto riguarda, in primo luogo, la fissazione, in termini generali, di un margine di tempo minimo cui il giudice del rinvio fa riferimento, si deve rammentare che, al punto 42 della citata sentenza Wallentin-Hermann, la Corte ha dichiarato, in tal senso, che occorre verificare se il vettore aereo in questione avesse adottato le misure idonee alla situazione concreta, ossia quelle che, al verificarsi delle circostanze eccezionali di cui avrebbe stabilito l'esistenza, rispondevano, in particolare, a condizioni tecnicamente ed economicamente sopportabili per il vettore in parola.

- 30 La Corte ha pertanto ratificato un concetto di misure del caso, da precisarsi di volta in volta e flessibile, lasciando al giudice nazionale il compito di valutare se, nelle circostanze del caso di specie, si potesse considerare che il vettore aereo aveva adottato le misure idonee in funzione della situazione.
- 31 Ne consegue che l'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 non può essere interpretato come atto ad imporre, quali misure del caso, che si pianifichi, in modo generale e indifferenziato, un margine di tempo minimo applicabile indistintamente a tutti i vettori aerei in tutte le situazioni in cui si verificano circostanze eccezionali.
- 32 Per quanto riguarda, in secondo luogo, la valutazione del carattere di opportunità delle misure adottate per istituire un margine di tempo atto a evitare, ove possibile, che il ritardo derivante da circostanze eccezionali determini la cancellazione del volo, si deve innanzitutto constatare che tale valutazione deve essere effettuata non già, come sembra suggerire il giudice del rinvio, alla luce del ritardo constatato rispetto all'orario previsto per il decollo dell'aeromobile, ma tenendo conto di quello che potrebbe risultare al termine del volo effettuato alle nuove condizioni determinate dal verificarsi delle circostanze eccezionali.
- 33 Infatti, nel contesto di una tale valutazione, rileva esclusivamente la capacità del vettore aereo di effettuare l'intero volo previsto, inteso come un'«unità» di tale trasporto, realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario (v., in tal senso, sentenza 10 luglio 2008, Emirates Airlines, causa C-173/07, Racc. pag. I-5237, punto 40), nonostante il verificarsi di circostanze eccezionali che hanno causato un determinato ritardo. Orbene, un ritardo nei termini inizialmente constatati, nel momento in cui le circostanze eccezionali di cui trattasi vengono meno o rispetto all'orario previsto per il decollo, può aumentare in una fase successiva, a motivo della concatenazione di varie complicazioni accessorie derivanti dal fatto che il volo di cui trattasi non potrebbe più essere regolarmente effettuato, secondo l'orario previsto, quali le difficoltà relative alla riassegnazione dei corridoi aerei o alle condizioni di accessibilità dell'aeroporto di atterraggio, compresa l'eventuale chiusura totale o parziale di

quest'ultimo durante determinate ore della notte. Ne conseguirebbe che, al termine del volo, quest'ultimo subirebbe in definitiva un ritardo nettamente superiore a quello inizialmente constatato.

- 34 La valutazione dell'opportunità delle misure adottate dal vettore aereo al momento della sua pianificazione del volo deve, pertanto, tener conto altresì di questi rischi accessori, nei limiti in cui gli elementi costitutivi di questi ultimi siano prevedibili e calcolabili.
- 35 Quanto alla capacità del vettore aereo di effettuare l'intero volo previsto in tali condizioni, la stessa deve essere valutata alla luce dei criteri sanciti dalla Corte nella citata sentenza Wallentin-Hermann. Una tale valutazione deve essere effettuata vegliando a che l'ampiezza del margine di tempo richiesto non comporti che il vettore aereo sia indotto ad acconsentire a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento pertinente.
- 36 Inoltre, si deve aggiungere che, all'atto della valutazione dell'opportunità delle misure adottate al fine di costituire tale margine di tempo, l'art. 6, n. 1, del regolamento n. 261/2004 non è applicabile. Infatti, tale disposizione riguarda le varie categorie di «ritardi» imputabili al vettore aereo slegate dal verificarsi di circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche qualora fossero state adottate tutte le misure del caso.
- 37 Tenuto conto delle summenzionate considerazioni, occorre risolvere le questioni sottoposte dichiarando che l'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che il vettore aereo, essendo tenuto a porre in essere tutte le misure del caso al fine di ovviare a circostanze eccezionali, al momento della pianificazione del volo, deve ragionevolmente tener conto del rischio di ritardo connesso all'eventuale verificarsi di siffatte circostanze. Lo stesso, di conseguenza, deve prevedere un



determinato margine di tempo che gli consenta, se possibile, di effettuare il volo interamente una volta che le circostanze eccezionali siano venute meno. Per contro, questa disposizione non può essere interpretata come atta ad imporre, quali misure del caso, che si pianifichi, in modo generale e indifferenziato, un margine di tempo minimo applicabile indistintamente a tutti i vettori aerei in tutte le situazioni in cui si verificano circostanze eccezionali. La valutazione della capacità del vettore aereo di garantire l'intero volo previsto alle nuove condizioni risultanti dal verificarsi di tali circostanze deve essere effettuata vegliando a che l'ampiezza del margine di tempo richiesto non comporti che il vettore aereo sia indotto ad acconsentire a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento preso in considerazione. L'art. 6, n. 1, di tale regolamento non è applicabile nel contesto di una tale valutazione.

## Sulle spese

<sup>38</sup> Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara:

**L'art. 5, n. 3, del regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 11 febbraio 2004, n. 261, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, deve essere interpretato nel senso che il vettore aereo, essendo tenuto a porre in essere tutte**

**le misure del caso al fine di ovviare a circostanze eccezionali, al momento della pianificazione del volo, deve ragionevolmente tener conto del rischio di ritardo connesso all'eventuale verificarsi di siffatte circostanze. Lo stesso, di conseguenza, deve prevedere un determinato margine di tempo che gli consenta, se possibile, di effettuare il volo interamente una volta che le circostanze eccezionali siano venute meno. Per contro, questa disposizione non può essere interpretata come atta ad imporre, quali misure del caso, che si pianifichi, in modo generale e indifferenziato, un margine di tempo minimo applicabile indistintamente a tutti i vettori aerei in tutte le situazioni in cui si verificano circostanze eccezionali. La valutazione della capacità del vettore aereo di garantire l'intero volo previsto alle nuove condizioni risultanti dal verificarsi di tali circostanze deve essere effettuata vegliando a che l'ampiezza del margine di tempo richiesto non comporti che il vettore aereo sia indotto ad acconsentire a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento preso in considerazione. L'art. 6, n. 1, di tale regolamento non è applicabile nel contesto di una tale valutazione.**

Firme