

La Corte di giustizia si pronuncia sui criteri per ricondurre i comportamenti violenti dei passeggeri a bordo di un aeromobile alle «circostanze eccezionali», di cui all'art. 5.3 del Regolamento CE n. 261/2004

di Donatella Bocchese

Title: The Court of Justice of the European Union rules on the criteria for including the violent behavior of passengers committed on board an aircraft in the context of the «extraordinary circumstances» referred to in article 5.3 of Regulation (EC) No. 261/2004

Keywords: Air Transport; Compensation; Extraordinary Circumstances.

1. – La sentenza della Corte di giustizia dell'11 giugno 2020, resa nella causa C-74/19, si ascrive nel novero di quegli interventi interpretativi diretti a favorire un'applicazione sempre più armonizzata e coesa, all'interno dell'Unione, del reg. 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], di cui è attualmente in corso un necessario ed, invero, quanto mai auspicabile processo di revisione, che, tuttavia, sembra aver subito una battuta d'arresto [cfr., al riguardo, COM (2013) 130 final, del 13 marzo 2013].

Attraverso questa pronuncia, l'interprete del diritto europeo è stato chiamato ad appurare se gli atti di violenza fisica, commessi a bordo di un aeromobile, da un passeggero nei confronti degli altri trasportati e dell'equipaggio, possano essere ricondotti nell'ambito delle cosiddette «circostanze eccezionali» alle quali si riferisce l'art. 5.3 del richiamato provvedimento.

Nell'economia complessiva di tale atto e, in assenza, in esso di una specifica norma definitoria, in linea di principio, si può affermare che le circostanze eccezionali rappresentano degli eventi, al cui verificarsi, il vettore aereo operativo [per la cui definizione si rinvia all'art. 2, lett. b, del reg. CE n. 261/2004], in caso di cancellazione del volo e, per giurisprudenza ormai consolidata, in caso di ritardo all'arrivo pari o superiore alle tre ore [Corte giust., sent. 19-11-2009, c-402/07 e c-432/07, *Sturgeon* (punti 61 e 69); Corte giust., sent. 15-5-2012, c-581/10 e c-629/10, *Nelson* (punti 39 e 40); Corte giust., sent. 4-5-2017, c-315/15, *Pešková e Peška* (punti 19 e 20)] può esimersi dal corrispondere al passeggero la «compensazione pecuniaria», che consiste in una somma d'importo variabile (dai duecentocinquanta ai seicento euro) in relazione alla lunghezza del viaggio, che deve essere «pagata in contanti» o anche «mediante trasferimento bancario elettronico, con versamenti o assegni bancari, o, previo accordo firmato dal passeggero, con buoni di viaggio e/o altri servizi» [art. 7 reg. CE n.

261/2004].

La previsione regolamentare in considerazione, dispone, infatti, che l'*operating carrier* può non «pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7» laddove riesca a «dimostrare che la cancellazione del volo» e - secondo la consolidata giurisprudenza cui si è fatto cenno - il ritardo prolungato all'arrivo, siano dipesi da «circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso».

È, quindi, del tutto evidente che per l'obbligato al trasporto non ogni «circostanza eccezionale» integri, di per sé stessa, una causa esonerativa dall'obbligo di versare la compensazione pecuniaria al passeggero, ma soltanto quella «inevitabile», nonostante l'adozione di «tutte le misure del caso» [Corte giust., sent. 22-12-2008, c-549/07, *Walletin-Hermann* (punti 39 e 40); Corte giust., sent. 12-5-2011, c-294/10, *Eglītis e Ratnieks* (punto 25)].

Ciò implica che sul vettore operativo gravi un complesso onere probatorio. Questi, infatti, dovrà dimostrare non soltanto che la cancellazione o il ritardo prolungato siano dipesi da eventi che «sfuggono» al suo «effettivo controllo» [*Sturgeon* (punti 67 e 69); *Nelson* (punti 39 e 40); Corte giust., sent. 31-1-2013, c-12/11, *McDonagh* (punto 38); Corte giust., sent. 4-4-2019, c-501/17 *Germanwings* (punto 20); *Pešková e Peška* (punto 22)] ma, anche, «di aver adottato le misure adeguate alla situazione avvalendosi di tutti i mezzi» a sua disposizione «in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare, che» le circostanze suddette si traducano nella cancellazione o nel ritardo del volo, salvo, ovviamente, il caso in cui le soluzioni adottabili comportino sacrifici «insopportabili alla luce delle capacità della sua impresa» [così: *Germanwings* (punto 19); analogamente *Walletin-Hermann* (punto 41); *Eglītis e Ratnieks* (punto 25); *Pešková e Peška* (punti 29 e 34)].

Conseguentemente le circostanze in considerazione dovranno identificarsi con quegli «eventi, che per la loro natura o per la loro origine» soddisfano cumulativamente due condizioni [Corte giust., sent. 17-4-2018, c-195/17 e 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, *Krüseman* (punto 34); Corte giust., sent. 12-3-2020, c-832/18, *Finnair* (punto 38); Corte giust., sent. 26-6-2019, c-159/18 *Moens* (punto 16)]: sfuggano, da un lato, all'«effettivo controllo» del vettore [in questi termini: *Germanwings* (punto 20); conformi, sul punto, anche: *Walletin-Hermann* (punto 23); *McDonagh* (punto 38); Corte giust., sent. 17-9-2015, c-257/14 *van der Lans* (punto 36); *Pešková e Peška* (punto 22); *Finnair* (punto 38); *Moens* (punto 16)] e non ineriscano, dall'altro, «al normale esercizio» della sua attività, parametro, quest'ultimo, che, forse, sarebbe risultato di più immediata percezione, laddove nel testo italiano del provvedimento fosse stata impiegata l'espressione «circostanze straordinarie», usata, invece, in altre versioni linguistiche del regolamento (come ad esempio in quella francese, spagnola, inglese e portoghese).

2. – Gli accadimenti esonerativi di cui si discorre, ben possono essere connessi a questioni legate alla sicurezza, come si evince chiaramente dall'elencazione esemplificativa, contenuta nel quattordicesimo considerando del reg. CE n. 261/2004, ove si specifica che le circostanze *de quibus* possono ricorrere «in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo [...], 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».

In proposito è opportuno rilevare che l'esigenza di garantire la sicurezza della spedizione dai rischi connessi a interferenze illecite è stata avvertita a tutti i livelli ordinamentali ed ha contribuito ad arricchire la complessità dei poteri e delle funzioni attribuiti al comandante dell'aeromobile, che rappresenta una delle figure più complesse

del diritto della navigazione [A. Lefebvre D'Ovidio – G. Pescatore – L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, 364 ss.] .

Sul piano internazionale, in particolare, tale esigenza è emersa, già nella seconda metà del secolo scorso ed ha trovato espressione nella *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, siglata a Tokyo il 14 settembre 1963 ed entrata in vigore, a livello internazionale, il 4 dicembre 1969 [l'Italia ha provveduto a ratificare e dare esecuzione a tale convenzione con l. 11 giugno 1967 n. 468 (in G.U. 1° luglio 1967 n. 163)]. La Convenzione è stata recentemente modificata dal *Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, fatta a Montreal il 4 aprile 2014, in vigore a livello internazionale dal 1° gennaio 2020, ma non ancora ratificata dal nostro Paese. Si evidenzia che a tale atto si deve l'introduzione della figura dell'addetto alla sicurezza di bordo].

Tale testo [applicabile *ratione temporis* alla vicenda da cui è originata la pronuncia in esame] trova applicazione quando una persona, a bordo di un aeromobile immatricolato in uno Stato contraente, «*while that aircraft is in flight or on the surface of the high seas or any other area outside the territory of any State*», commette infrazioni alle leggi penali o pone in essere altri atti che compromettono o possono compromettere la sicurezza del mezzo, delle persone o dei beni a bordo o, più semplicemente, pregiudicare il buon ordine e la disciplina di bordo (art. 1) [In dottrina: V. Nase - N. Humphrey, *Agry People in the Sky: Air Rage and the Tokyo Convention*, in *J. AIR L. & COM.* 701 (2014); C. M. Vassallo, *Aspectos jurídicos sobre la problemática de los pasajeros insubordinados o perturbadores disruptivos*, de aprile 2009, reperibile *on-line* all'indirizzo: www.saij.jus.gov.ar id, SAIJ: DACF090018; E. Mapelli, *La problematica legal de los pasajeros insubordinados y la disciplina a bordo de las aeronaves*, in *Revista brasilera de Dereito Aeroespacial* 86/2003, 33 ss. reperibile *on-line* all'indirizzo: <https://sbda.org.br/wp-content/uploads/2018/10/1757.htm>].

Nelle paventate eventualità, la convenzione riconosce al comandante (*aircraft commander*) il potere di adottare provvedimenti, finanche di carattere coercitivo, rivolti a garantire la sicurezza dell'aeromobile, delle persone e dei beni a bordo (art. 6.1, lett. a), ivi compreso quello di sbarcare il responsabile (art. 8.1) e consegnarlo alle autorità competenti (art. 6.1, lett. c).

Anche nell'ambito dell'articolata normativa eurounionale che disciplina, sotto il profilo tecnico, la sicurezza del volo, oggetto - per tale ragione - di costante aggiornamento, in più luoghi è fatto riferimento ai comportamenti violenti dei passeggeri trasportati e ai poteri riconosciuti al comandante dell'aeromobile.

Secondo quanto attualmente previsto dal «*New Basic Regulation*» [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 (in G.U.U.E. 22 agosto 2018, L 212/1)], entrato in vigore l'11 settembre 2018 in sostituzione del cosiddetto «Regolamento basico» del 2008 [*id est* Reg. CE n. 216/2008], il comandante «deve adottare tutte le misure necessarie a ridurre al minimo le conseguenze per il volo derivanti dal comportamento perturbatore dei passeggeri» [art. 3, lett. g, Allegato V] e, laddove, si presenti «una situazione di emergenza che costituisca un pericolo per l'esercizio o la sicurezza dell'aeromobile e/o delle persone a bordo deve intraprendere tutte le azioni che ritiene necessarie», a tal fine, e darne immediata comunicazione all'«autorità locale competente», laddove «comportino violazione dei regolamenti o delle procedure locali» [art 7.3, Allegato V].

Va, altresì, rilevato che anche nelle operazioni di trasporto commerciale, alle quali si riferisce l'Allegato IV del reg. UE n. 965/2012 [della Commissione, del 5 ottobre 2012 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento CE n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (in G.U.U.E. 25 ottobre 2012, L 296, 1), come da ultimo modificato dal reg. di esecuzione UE 2019/1387 della Commissione del 1° agosto 2019 (in G.U.U.E. 5 settembre 2019, L 229, 1)], il comandante dell'aeromobile, secondo la regola CAT.GEN.MPA.105.a è «responsabile della sicurezza di tutti i membri dell'equipaggio, dei passeggeri [...], dal momento in cui arriva a bordo dell'aeromobile fino a quando lascia l'aeromobile al termine del volo» (n. 1), ed ha l'«autorità di impartire tutti gli ordini e adottare tutti i provvedimenti necessari a garantire la sicurezza dell'aeromobile e delle persone o cose trasportate» (n. 3).

Con riferimento, poi, agli obblighi segnalativi, che in forza del reg. 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 (in G.U.U.E. 24 aprile 2014, L 122/18)], nella sua ultima versione consolidata [conseguente all'entrata in vigore del reg. UE 2018/1139, cit.] incombono sul *pilot in command* [sulla complessità di tale figura i recenti ed interessanti contributi di U. La Torre, *Riflessioni sulla condotta del «pilot in command» nel volo di aeromobile*, in *Riv. dir. nav.* 2013, II, 601 ss.; U. La Torre, *Problematiche giuridiche attuali sul comandante di aeromobile*, in *Riv. dir. nav.* 2014, II, 635 ss.], appare opportuno evidenziare che tra i numerosi eventi soggetti a comunicazione e riferibili alle operazioni dell'aeromobile, sono inclusi anche quelli relativi «alla sicurezza» (art. 4.1, lett. a, viii) [si fa presente che il provvedimento definisce l'«evento» come «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» (art. 2.7)], tra i quali si annoverano gli accadimenti verificatisi per la difficoltà di «controllare passeggeri in stato di ubriachezza, violenti o indisciplinati», secondo quanto espressamente sancito dall'art. 6 n. 2 dell'Allegato I, del reg. 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 (in G.U.U.E. 30 giugno 2015, L 163/1)].

Sulla base dell'analisi normativa di carattere pubblicistico svolta è indubbio che atti violenti commessi a bordo di un aeromobile da un passeggero nei confronti degli altri trasportati o dello stesso equipaggio, rappresentino un rischio per la sicurezza. Essi, tuttavia, per poter integrare gli estremi di una circostanza eccezionale esonerativa ai sensi dell'art. 5.3. del reg. CE n. 261/2004, come già rilevato, non devono inerire «al normale esercizio» dell'attività vettoriale.

A tale riguardo, appare utile osservare che la funzione precipua del trasporto aereo commerciale consiste nel permettere il trasferimento spaziale delle persone e delle cose sulle lunghe distanze in tempi piuttosto rapidi rispetto a quelli propri delle altre modalità di trasporto, peculiarità, che ha contribuito a rendere questa tipologia di dislocamento particolarmente idonea a favorire la mobilità all'interno dell'Unione e, conseguentemente, il processo di integrazione europea.

Focalizzando, però, l'attenzione sulla relazione negoziale intercorrente tra il vettore e passeggero, si deve osservare che il primo, oltre all'obbligo di trasferimento spaziale, assume nei confronti del secondo, con la stipulazione del contratto di trasporto, un ulteriore obbligo fondamentale che si sostanzia nel dover garantire la protezione della integrità psicofisica di tale soggetto, nel periodo in cui questo si trova

sotto la sua sfera di influenza.

Per il creditore del trasporto, questa particolare attenzione all'incolumità sembra, invero, nella prassi emergere soltanto nel corso delle consegne di sicurezza fornite dal personale di cabina alle persone imbarcate prima abbiano inizio le operazioni di decollo, che tendono a focalizzare l'attenzione dei passeggeri sui particolari rischi insiti nell'attività di navigazione e, conseguentemente, sulla necessità che in situazioni di emergenza, capaci di mettere a repentaglio la sicurezza della spedizione, tutti i presenti a bordo si debbano attenere alle indicazioni impartite a tal fine dal comandante e dai membri dell'equipaggio [si evidenzia, peraltro, che la regola CAT.GEN.110 contenuta nell'Allegato IV del reg. UE n. 965/2012, cit., dispone che «L'operatore adotta tutte le ragionevoli precauzioni al fine di assicurare che tutte le persone trasportate sull'aeromobile obbediscano a tutti gli ordini legittimamente impartiti dal comandante nell'intento di garantire la sicurezza dell'aeromobile e delle persone o cose trasportate»].

Tra le informazioni fornite dagli assistenti di volo in quel contesto non è fatto alcun esplicito riferimento, né al divieto di tenere comportamenti violenti a bordo dell'aeromobile, né, tantomeno, alle conseguenze ad essi relative, giacché anche il contratto di trasporto deve essere eseguito secondo i canoni della buona fede e correttezza da parte del passeggero, il quale, pertanto, nella fase esecutiva del rapporto dovrà osservare un contegno congruo alle circostanze, anche in termini di civiltà, per poter permettere al vettore di adempiere all'obbligazione di trasferimento.

Alla luce dei rilievi svolti si può, quindi, in linea di principio, affermare che i comportamenti violenti dei passeggeri a bordo dell'aeromobile non siano inerenti al normale esercizio dell'attività vettoriale, soluzione avvalorata anche dal fatto che tali atti, quando integrano gli estremi di un reato sottendono la responsabilità personale del loro autore, almeno nel nostro sistema giuridico.

Un'ultima considerazione s'impone, però, in merito alla controllabilità dell'evento da parte del vettore aereo. Si deve, infatti, in proposito rilevare che, perché un atto violento commesso a bordo di un aeromobile da un passeggero possa essere ricondotto nel novero delle circostanze eccezionali, è necessario che questo si manifesti in modo del tutto inaspettato ed imprevedibile, come ad esempio, nel caso in cui sia generato da un improvviso attacco di panico del trasportato. Laddove, infatti, il passeggero si presentasse all'imbarco già in evidente stato di alterazione ed incline ad assumere atteggiamenti violenti, il vettore, a fini precauzionali, ben potrebbe adottare misure interdittive del volo, essendo a ciò legittimato sia dalla norma CAT.GEN.105.a del reg. UE n. 965/2012, che gli consente di vietare «la presenza a bordo di persone visibilmente sotto l'influenza di alcolici o sostanze stupefacenti in grado di mettere in pericolo la sicurezza dell'aeromobile e dei suoi occupanti» (n. 5) e di «sbarcare» chiunque «possa costituire un potenziale pericolo per la sicurezza dell'aeromobile o dei suoi occupanti» (n. 4), che dallo stesso reg. CE n. 261/2004, il quale, in termini più generali, gli permette di negare l'imbarco al passeggero per motivi legati alla sicurezza (art. 2, lett. j), senza dover sottostare alle misure di salvaguardia e protezione previste, in linea di principio, al verificarsi di tale fattispecie.

3. – La decisione in esame presenta anche un ulteriore profilo di interesse, giacché per la prima volta ha riconosciuto esplicitamente al vettore aereo la facoltà di avvalersi dell'effetto esonerativo rappresentato da una circostanza eccezionale, quando questa si è verificata non già in occasione del volo oggetto di cancellazione o di ritardo prolungato, prenotato dal passeggero, bensì in connessione al volo precedentemente eseguito dal medesimo vettore, con lo stesso aeromobile.

Nella caso di specie, un passeggero aveva avanzato una richiesta di compensazione nei confronti di un vettore aereo portoghese per aver raggiunto la

destinazione finale (Oslo), con un ritardo superiore alle ventiquattro ore, determinato dal fatto che l'aeromobile impiegato dalla compagnia aerea sulla tratta Fortaleza-Oslo, via Lisbona, durante il volo precedente, operato dallo stesso mezzo da Lisbona a Fortaleza, per ragioni di sicurezza era stato dirottato in Spagna, al fine di sbarcare a Las Palmas un passeggero che aveva morso ed aggredito altri viaggiatori e l'equipaggio intervenuto per calmarlo.

In precedenza la Corte di giustizia si era limitata ad ammettere, soltanto in maniera implicita, questa possibilità. Nel caso *Germanwings* essa, infatti, era pervenuta a qualificare come circostanza eccezionale il danneggiamento di uno pneumatico dell'aeromobile causato da un oggetto estraneo (nella fattispecie un chiodo) nel corso delle operazioni di decollo o atterraggio del volo da questo precedentemente operato [punto 9 della sentenza, nonché le conclusioni presentate dall'avvocato generale E. Tankev il 22 novembre 2018 (punti da 8 a 10)], mentre, nella più recente decisione *Pešková e Peška*, ha ricondotto un caso di *bird strike* nell'ambito di una circostanza eccezionale, ancorchè questo evento avesse interessato, nel contesto di una sequenza programmata di voli, il volo precedentemente espletato dallo stesso aeromobile, rispetto a quello prenotato dal passeggero (punti da 9 a 11).

Nel pervenire alla soluzione interpretativa oggetto di queste riflessioni, i giudici hanno sostanzialmente accolto i rilievi dell'avvocato generale (cfr. conclusioni dell'avvocato generale Priit Pikamäe, presentate il 27 febbraio 2020 (punto 58)], ritenendo che dall'art. 5.3 del reg. CE n. 261/2004, ancorchè letto in connessione con il quattordicesimo ed il quindicesimo considerando del medesimo testo, non si possano trarre utili argomenti per ancorare indissolubilmente gli eventi che integrano una circostanza eccezionale al solo volo ritardato o cancellato.

Al contrario, attraverso un'analisi comparativa delle differenti versioni linguistiche della norma, si desumerebbe che l'effetto esonerativo si produce quando tra la cancellazione del volo o il ritardo prolungato e la circostanza eccezionale intercorra un semplice nesso di causalità, purché diretta [spagnolo: «*se debe a*»; danese: «*skyldes*»; tedesco: «*auf(...)* zurückgeht»; estone: «*põhjustasid*»; inglese: «*is caused by*»; francese: «*est due à*»; italiano: «*è dovuta a*»; olandese: «*het gevolg is van*»; polacco: «*jest spowodowane*», e portoghese: «*se ficou a dever a*»].

Questa soluzione interpretativa risulterebbe ulteriormente avvalorata anche da quanto affermato nel quindicesimo considerando del regolamento, nel quale la circostanza eccezionale rappresentata dalla decisione di gestione del traffico aereo è, sì, correlata «ad un particolare aeromobile», ma può concernere anche «uno o più voli» [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: «*konkreetsle lennukile/iühe 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/provochi/uno o più voli per detto aeromobile*»; olandese: «*één of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt*»; polacco: «*danego samolotu spowodowała/jednego lub więcej lotów*», e portoghese: «*uma determinada aeronave /provoque/um ou mais voos dessa aeronave*»].

La Corte di giustizia, quindi, avendo attribuito particolare rilievo alle modalità di impiego dei veicoli da parte dei vettori aerei ed in particolare al fatto che un mezzo possa essere impiegato, durante la stessa giornata, in più voli successivi, e risentire, così, delle conseguenze delle eventuali circostanze eccezionali verificatesi nel corso dei voli precedenti, ha, di fatto, ribadito quanto già in sostenuto [in tale senso si vedano le sentenze rese nei casi *Sturgeon* (punto 67) e *Nelson* (punto 36)], in ordine alla necessità di interpretare il reg. CE n. 261/2004, attraverso una valutazione bilanciata dei contrapposti interessi che hanno, in quello, trovato la propria sintesi positiva.

4. – Un'ultima osservazione s'impone, infine, sulla ragionevolezza «delle misure del caso», che il vettore operativo deve adottare [*ex art. 5.3 reg. CE n. 261/2004*] per evitare la cancellazione del volo o il ritardo prolungato all'arrivo e, quindi, sostanzialmente le conseguenze delle circostanze eccezionali. In proposito la Corte di giustizia, dopo aver rimarcato che il fine primario cui tende il provvedimento nel suo complesso consiste nel garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri (considerando n. 1), anche attraverso la ricerca di soluzioni alternative, ragionevoli e soddisfacenti, al verificarsi di taluni e nominati impedimenti (considerando 12 e 13), ha, opportunamente, affermato che, in presenza di una circostanza eccezionale, l'*actual carrier* non possa limitarsi a garantire il semplice ravviamento del passeggero verso la destinazione finale mediante il volo da esso operato il giorno successivo.

Il vettore, infatti, per potersi sottrarre all'obbligo di compensazione, deve impegnarsi a ricercare «altri voli diretti o non diretti operati eventualmente da altri vettori aerei appartenenti o meno alla stessa alleanza aerea, e che arrivano meno tardi rispetto al volo successivo del vettore interessato» e soltanto quando, così facendo, non trovi alcun posto disponibile «o qualora l'effettuazione di un simile ravviamento costituisca» per lui «un sacrificio insopportabile», potrà propriamente affermare di aver assolto allo sforzo di diligenza richiesto dalla norma ed essersi, conseguentemente, «avvalso di tutti i mezzi di cui disponeva».

Donatella Bocchese
Facoltà di Economia
Università degli Studi di Roma "La Sapienza"
donatella.bocchese@uniroma1.it