

Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

16 ottobre 2025 (*)

« Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Compensazione pecuniaria dei passeggeri aerei in caso di ritardo prolungato di un volo – Presupposti – Articolo 5, paragrafo 3 – Nozione di “circostanze eccezionali” – Nozione di “misure del caso” per rispondere a una circostanza eccezionale o alle conseguenze di una tale circostanza – Aeromobile colpito da un fulmine durante il volo precedente e quindi sottoposto a un’ispezione obbligatoria »

Nella causa C-399/24,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Landesgericht Korneuburg (tribunale del Land, Korneuburg, Austria), con decisione del 16 aprile 2024, pervenuta in cancelleria il 7 giugno 2024, nel procedimento

Airhelp Germany GmbH

contro

Austrian Airlines AG,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da C. Lycourgos, presidente di sezione, O. Spineanu-Matei, S. Rodin, N. Piçarra (relatore) e N. Fenger, giudici,

avvocato generale: A. Biondi

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la AirHelp Germany GmbH, da E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwältin;
- per la Austrian Airlines AG, da M. Brenner e M. Klemm, Rechtsanwälte;
- per la Commissione europea, da G. von Rintelen e N. Yerrell, in qualità di agenti,

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

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull’interpretazione dell’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 (GU 2004, L 46, pag. 1).

- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la AirHelp Germany GmbH (in prosieguo: la «AirHelp») e la Austrian Airlines AG, in merito al rifiuto di quest'ultima di risarcire un passeggero il cui volo con coincidenza aveva subito un ritardo prolungato.

Contesto normativo

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

«(1) L'intervento della Comunità [europea] 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 [per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 e approvata a nome della Comunità europea con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38)], gli obblighi che incombono ai vettori aerei operativi dovrebbero essere limitati o dovrebbero non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.

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

- 4 L'articolo 5 di tale regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», ai paragrafi 1 e 3, prevede quanto segue:

«1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti:

(...)

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

(...)

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.

(...)

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».

- 5 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 interessati ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

(...)

- b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1500 e 3500 chilometri;

(...)».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

- 6 Un passeggero era in possesso di una prenotazione unica confermata presso l'Austrian Airlines per un volo con coincidenza con partenza da Iași (Romania) e destinazione Londra-Heathrow (Regno Unito), via Vienna (Austria). Il primo volo che componeva tale itinerario con coincidenza, che doveva arrivare a Vienna l'8 marzo 2022, alle 15:50, ha raggiunto la sua destinazione solo alle 22:53, ossia con un ritardo di oltre sette ore. In conseguenza di tale ritardo, tale passeggero ha perso il suo volo di coincidenza e ha raggiunto Londra-Heathrow, la sua destinazione finale, solo la mattina successiva.
- 7 L'aeromobile originariamente previsto per effettuare il volo da Iași a Vienna, durante il suo volo precedente, lo stesso 8 marzo 2022, poco prima del suo atterraggio a Iași, sotto di nubi di temporale era stato colpito da un fulmine. A seguito di una prima ispezione di sicurezza, obbligatoria dopo un simile evento, i tecnici hanno constatato il danneggiamento visibile di uno strumento situato all'esterno di tale aeromobile, essenziale per la sicurezza del volo e utilizzato, in particolare, per la misurazione della pressione atmosferica. Tale constatazione ha comportato un'approfondita ispezione obbligatoria di sicurezza di tale aeromobile e, di conseguenza, il suo fermo a terra per un periodo indeterminato.
- 8 In tali circostanze, l'Austrian Airlines ha deciso di noleggiare, lo stesso giorno, un aeromobile sostitutivo da Vienna per effettuare il volo di cui trattasi, sebbene con diverse ore di ritardo. Nel frattempo, a Iași, circa 40 minuti prima del decollo di tale aeromobile da Vienna alle ore 19:41, l'aeromobile danneggiato dal fulmine è stato riammesso dai tecnici al traffico aereo solo verso Vienna, per essere ivi sottoposto ad un'ispezione più approfondita al suo arrivo.
- 9 Il passeggero interessato dal ritardo ha ceduto il credito potenziale derivante da tale ritardo alla AirHelp, che ha adito il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Austria) con un ricorso diretto ad ottenere dalla Austrian Airlines la compensazione pecuniaria di EUR 400 di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004. Dinanzi a tale giudice, la AirHelp ha sostenuto, da un lato, che un fulmine non costituisce una circostanza eccezionale, idonea ad esonerare un vettore aereo operativo dal suo obbligo di versare la compensazione pecuniaria prevista da tale regolamento, e, dall'altro, che la Austrian Airlines non aveva adottato tutte le misure del caso per trasportare il passeggero interessato alla sua destinazione finale il più rapidamente possibile.
- 10 Per contro, secondo la Austrian Airlines, tanto il danno causato all'aeromobile dal fulmine che lo ha colpito, quanto l'ispezione obbligatoria di sicurezza di cui tale aeromobile è stato di conseguenza oggetto erano inusuali e, in tale misura, «non pianificabili né influenzabili», cosicché essi dovrebbero essere qualificati come «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento. In ogni caso, scegliendo di noleggiare un aeromobile sostitutivo, la Austrian Airlines avrebbe assicurato il trasporto più rapido possibile del passeggero interessato da Iași alla sua destinazione finale e, pertanto, avrebbe adottato tutte le misure del caso per rimediare al ritardo.
- 11 Con sentenza del 30 ottobre 2023, il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat) ha respinto il ricorso della AirHelp ritenendo, in particolare, che un fulmine dovesse essere qualificato come «circostanza eccezionale», ai sensi di tale articolo 5, paragrafo 3. Secondo tale giudice, poteva essere stabilito un nesso di causalità sufficiente tra, da un lato, il fulmine che aveva colpito l'aeromobile che aveva operato il volo precedente e che doveva assicurare anche il volo Iași-Vienna e, dall'altro, il ritardo subito dal passeggero interessato. Detto giudice ha altresì considerato che, poiché il noleggio di un aeromobile sostitutivo aveva consentito alla Austrian Airlines di evitare la cancellazione del volo Iași-Vienna, che ha infine avuto luogo, benché in ritardo, il giorno stesso, era ragionevole non procedere nuovamente a un cambiamento di aeromobile verso quello danneggiato dal fulmine, che, di fatto, era stato autorizzato a volare nuovamente a partire dalle 19:00.

- 12 Il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), dinanzi al quale la AirHelp ha interposto appello avverso tale sentenza e che è il giudice del rinvio, ritiene che la soluzione della controversia che esso deve dirimere dipenda dal chiarimento, da parte della Corte, della questione se il fulmine costituisca, in linea di principio, una circostanza eccezionale, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. Tale giudice spiega che, se un fulmine dovesse essere qualificato come circostanza eccezionale, lo stesso giudice sarebbe tenuto ad esaminare, in via complementare, se la Austrian Airlines abbia adottato tutte le misure del caso al fine di evitare il ritardo subito dal passeggero interessato.
- 13 Detto giudice precisa inoltre che, conformemente alla sua giurisprudenza costante, il fulmine costituisce una circostanza eccezionale, ai sensi di tale articolo 5, paragrafo 3. Esso prevede tuttavia di discostarsi eventualmente da tale giurisprudenza, che non è condivisa da altri giudici austriaci, ammettendo che le condizioni atmosferiche siano inerenti al normale esercizio dell'attività dei vettori aerei e che, di conseguenza, le condizioni atmosferiche instabili, compresi i fulmini, nonché i danni agli aeromobili ad essi connessi potrebbero rientrare nella sfera di responsabilità di tali vettori, a differenza di una collisione con un volatile, qualificata dalla Corte come circostanza eccezionale al punto 24 della sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).
- 14 Ciò premesso, il Landgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento [n. 261/2004], debba essere interpretato nel senso che sussiste una "circostanza eccezionale" qualora l'aeromobile con il quale il volo avrebbe dovuto essere effettuato sia stato colpito da un fulmine durante il volo immediatamente precedente, comportando un controllo di sicurezza obbligatorio dell'aeromobile da parte di tecnici certificati, con la conseguenza che l'aeromobile è stato rimesso in servizio solo circa cinque ore dopo la partenza prevista».

Sulla questione pregiudiziale

- 15 Con la sua unica questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che la nozione di «circostanze eccezionali», di cui a tale disposizione, ricomprende l'impatto di un fulmine su un aeromobile con il quale il volo avrebbe dovuto essere effettuato, da cui siano conseguite ispezioni obbligatorie di sicurezza dell'aeromobile che hanno condotto alla sua reimmissione in servizio tardiva.
- 16 Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004, il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7 di tale regolamento se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.
- 17 Secondo una giurisprudenza costante, tale articolo 5, paragrafo 3, si applica anche quando i passeggeri subiscono, all'arrivo, un ritardo prolungato del volo, ossia di una durata pari o superiore a tre ore. Pertanto, tale disposizione consente ai vettori aerei di invocare circostanze eccezionali in caso di un siffatto ritardo al fine di esimersi dal pagamento della compensazione pecuniaria richiesta ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 [v., in tal senso, sentenza del 7 luglio 2022, SATA International – Azores Airlines (Guasto nel sistema di rifornimento di carburante), C-308/21, EU:C:2022:533, punto 19 e giurisprudenza citata].
- 18 Poiché il citato articolo 5, paragrafo 3, costituisce una deroga al principio del diritto in capo ai passeggeri alla compensazione pecuniaria, e considerato l'obiettivo del regolamento n. 261/2004 che consiste, come emerge dal suo considerando 1, nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, la nozione di circostanze eccezionali va interpretata restrittivamente [sentenza del 13 giugno 2024, D. (Vizio di progettazione del motore), C-411/23, EU:C:2024:498, punto 26 e giurisprudenza citata].
- 19 La Corte ha già dichiarato che un vettore aereo operativo, al fine di sottrarsi al proprio obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di ritardo prolungato o di cancellazione di un volo, può avvalersi di una circostanza eccezionale che ha inciso su un volo precedente operato dal vettore

medesimo con lo stesso aeromobile, a condizione che esista un nesso di causalità diretta tra il verificarsi di tale circostanza e il ritardo o la cancellazione del volo successivo (v., in tal senso, sentenza del 11 giugno 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, punti 53 e 54).

- 20 La nozione di «circostanze eccezionali», di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, designa eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo di cui trattasi e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo, ove queste due condizioni sono cumulative e la loro osservanza deve essere oggetto di una valutazione caso per caso [sentenza dell'11 maggio 2023, *TAP Portugal (Decesso del copilota)*, da C-156/22 a C-158/22, EU:C:2023:393, punto 18 e giurisprudenza citata].
- 21 Il considerando 14 del regolamento n. 261/2004, alla luce del quale deve essere letto l'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, precisa che possono ricorrere circostanze eccezionali, in particolare, 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.
- 22 Nel caso di specie, per quanto riguarda, anzitutto, la prima delle due condizioni cumulative ricordate al punto 20 della presente sentenza, occorre rilevare che un evento come un impatto di un fulmine su un aeromobile, che ha comportato ispezioni obbligatorie di sicurezza su quest'ultimo, non può essere considerato inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo per il solo motivo che le condizioni atmosferiche sono inerenti a tale esercizio e che gli aeromobili sono concepiti in modo da poter resistere all'impatto di un fulmine. Pertanto, un evento del genere non può, per queste sole ragioni, essere escluso dalla nozione di «circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del considerando 14 di tale regolamento.
- 23 Infatti, in tale considerando, il legislatore dell'Unione ha incluso nella nozione di «circostanze eccezionali» le «condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione», in cui rientra in particolare il rischio di folgorazione di un aeromobile.
- 24 In tale contesto, occorre rilevare che l'impatto del fulmine è, per sua natura, paragonabile a una collisione con un corpo estraneo come un volatile, qualificato dalla Corte come circostanza eccezionale, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 (v., in tal senso, sentenza del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 24).
- 25 Inoltre, qualora l'aeromobile colpito dal fulmine debba essere sottoposto a ispezioni di sicurezza, indipendentemente dal fatto che sia stato danneggiato o meno, tali ispezioni, che trovano la loro origine esclusiva nell'impatto di fulmini, non possono essere considerate intrinsecamente legate al sistema di funzionamento dell'apparecchio, anche se tale sistema è progettato per resistere a un fulmine (v., per analogia, sentenze del 4 maggio 2017, *Pešková e Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 25, e del 4 aprile 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 24).
- 26 A tal riguardo, l'impatto di un fulmine su un aeromobile, che rende obbligatorie, di conseguenza, ispezioni di sicurezza, si distingue in particolare da un guasto, emerso prematuramente o anche inaspettatamente, di taluni pezzi di un aeromobile, il quale costituisce, in linea di principio, un evento intrinsecamente legato al sistema di funzionamento di tale aeromobile (v., in tal senso, sentenza del 4 aprile 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, punti 21 e 24 nonché giurisprudenza citata).
- 27 Pertanto, si deve constatare che l'impatto di un fulmine su un aeromobile, che ha comportato ispezioni obbligatorie di sicurezza di quest'ultimo, soddisfa la prima delle due condizioni cumulative per essere qualificato come «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.
- 28 Per quanto riguarda, poi, la seconda condizione, relativa all'assenza di controllo sulle circostanze invocate dal vettore aereo, dalla giurisprudenza della Corte risulta che gli eventi di origine «interna» devono essere distinti da quelli di origine «esterna» al vettore aereo operativo (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 39).

- 29 Rientrano quindi nella nozione di «eventi esterni» quelli risultanti dall'attività del vettore aereo e da circostanze esterne, più o meno frequenti nella pratica, ma che il vettore aereo non padroneggia, in quanto hanno origine in un fatto naturale o in quello di un terzo (v., in tal senso, sentenza del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 41).
- 30 In tale contesto, la frequenza dell'evento di cui trattasi non è di per sé un elemento che consenta di concludere che sono presenti o meno «circostanze eccezionali» a norma dell'art. 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 (v., per analogia, sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin -Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punti 36 e 37).
- 31 Alla luce di quanto precede, l'impatto di un fulmine su un aeromobile, che abbia comportato ispezioni obbligatorie di sicurezza di quest'ultimo, deve essere considerato come un evento che trova la sua origine in un fatto naturale che sfugge all'effettivo controllo del vettore aereo in questione (v., per analogia, sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 26).
- 32 Ne consegue che anche la seconda condizione cumulativa affinché sussistano «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, è soddisfatta.
- 33 A tal riguardo, occorre rilevare che la qualificazione dell'impatto di un fulmine come «circostanza eccezionale», ai sensi di tale articolo 5, paragrafo 3, consente di garantire l'imperativo di sicurezza dei passeggeri a bordo di un aeromobile, che è un obiettivo perseguito dal regolamento n. 261/2004, come specificato al considerando 1 di quest'ultimo, e che implica di non incitare i vettori aerei ad astenersi dall'adottare le misure richieste facendo prevalere il mantenimento e la puntualità dei loro voli sull'imperativo di sicurezza [v., in tal senso, sentenze del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 25; del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 28, nonché del 13 giugno 2024, Finnair (Vizio di progettazione dell'indicatore di livello del carburante), C-385/23, EU:C:2024:497, punto 38].
- 34 Per quanto riguarda le «misure del caso», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del considerando 14 di quest'ultimo, che un tale vettore avrebbe dovuto adottare per evitare il verificarsi di circostanze eccezionali, quale condizione per sottrarsi all'obbligo di versare al passeggero interessato la compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, secondo costante giurisprudenza devono essere prese in considerazione solo le misure che possono essere a suo carico, a condizione che, in particolare sul piano tecnico e amministrativo, misure del genere possano effettivamente essere adottate, direttamente o indirettamente, senza imporgli sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa, e che, in tal caso, detto vettore abbia dimostrato che tali misure sono state adottate (v., in tal senso, sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 48).
- 35 A tal riguardo, occorre rilevare che, sebbene misure preventive, quali misure per aggirare le zone soggette a forti perturbazioni, consentano di evitare gli impatti di fulmini, è particolarmente difficile, nonostante i dati meteorologici e le rotte moderne, e come rilevato dalla Austrian Airlines nella sua risposta ai quesiti scritti posti dalla Corte, escludere totalmente l'attraversamento di alcune di tali zone.
- 36 Per quanto riguarda, peraltro, le «misure del caso», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del considerando 15 di quest'ultimo, che il vettore aereo avrebbe dovuto prendere al fine di evitare ritardi o cancellazioni dei voli in conseguenza di circostanze eccezionali che non hanno potuto essere evitate con le misure del caso, quali menzionate al punto 34 della presente sentenza, secondo costante giurisprudenza un vettore aereo il cui volo abbia subito un ritardo prolungato o sia stato cancellato a causa del verificarsi di tali circostanze deve ancora dimostrare, al fine di sottrarsi all'obbligo di compensazione pecuniaria previsto all'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, che, anche avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, manifestamente non avrebbe potuto evitare – se non con sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento preso in considerazione – che tali circostanze cui doveva far fronte comportassero la cancellazione o un ritardo prolungato di tale volo (v., in tal senso, sentenze del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punti 28 e 29, nonché del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 19).

- 37 Spetta al giudice del rinvio valutare, tenuto conto di tutte le circostanze della controversia di cui al procedimento principale e degli elementi di prova forniti dal vettore aereo interessato, se quest'ultimo abbia adottato tali misure, salvo acconsentire a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento pertinente, in particolare avvalendosi di tutti i mezzi a sua disposizione per garantire al passeggero vittima di un ritardo prolungato o di una cancellazione del volo un nuovo imbarco su un volo alternativo ragionevole, soddisfacente e il più rapidamente possibile, conformemente, in particolare, all'obiettivo di garantire un livello elevato di protezione dei passeggeri, come indicato al considerando 1 di tale regolamento [v., in tal senso, sentenza del 7 luglio 2022, *SATA International – Azores Airlines* (Carenza del sistema di rifornimento di carburante), C-308/21, EU:C:2022:533, punto 27 e giurisprudenza citata].
- 38 In considerazione di tutti i motivi che precedono, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che la nozione di «circostanze eccezionali», di cui a tale disposizione, ricomprende l'impatto di un fulmine su un aeromobile con il quale avrebbe dovuto essere effettuato un volo, da cui siano conseguite ispezioni obbligatorie di sicurezza dell'aeromobile che hanno condotto alla sua reimmissione in servizio tardiva.

Sulle spese

- 39 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa 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'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91,

deve essere interpretato nel senso che:

la nozione di «circostanze eccezionali», di cui a tale disposizione, ricomprende l'impatto di un fulmine su un aeromobile con il quale avrebbe dovuto essere effettuato un volo, da cui siano conseguite ispezioni obbligatorie di sicurezza dell'aeromobile che hanno condotto alla sua reimmissione in servizio tardiva.

Firme

*  Lingua processuale: il tedesco.