



Cancellazione del volo o ritardo prolungato. La Corte di Giustizia si pronuncia sulle nozioni di “vettore aereo operativo”, di “prenotazione confermata” e di “orario di arrivo previsto”

📅 28/01/2022

📖 DIRITTO EUROPEO E DELLA CONCORRENZA, MOBILITÀ, CONTENZIOSO

Roberto A. Jacchia
Marco Stillo

In data 21 dicembre 2021, la Corte di Giustizia si è pronunciata nelle Cause riunite C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, *AD e a. contro Corendon Airlines e a.*, sull'interpretazione dell'articolo 2, lettere b), da f) a h) e l), dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), dell'articolo 5, paragrafo 1, dell'articolo 7, paragrafi 1 e 2, dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), nonché dell'articolo 14,

paragrafo 2, 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. 295/91¹. I quesiti pregiudiziali erano stati presentati nell'ambito di controversie tra taluni passeggeri ed alcune compagnie aeree, nonché tra una

¹ GUUE L 46 del 17.02.2004.



compagnia aerea e la *flightright GmbH* ("flightright"), succeduta nei diritti di alcuni passeggeri aerei, in merito alle richieste di compensazione pecuniaria di questi ultimi.

Questi i fatti.

Nella Causa C-146/20, i passeggeri AD, BE e CF avevano prenotato tramite un'agenzia un viaggio "tutto compreso" per Antalya operato dalla *Corendon Airlines* ("Corendon"), che dopo aver confermato che il volo sarebbe stato effettuato il 18 maggio 2018 con partenza da Düsseldorf, lo aveva anticipato di un'ora e quaranta minuti mantenendo tuttavia lo stesso numero di volo. Non avendo potuto imbarcarsi sul volo anticipato, i tre passeggeri avevano proposto un'azione nei confronti della *Corendon* dinanzi all'*Amtsgericht Düsseldorf* (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf). Quest'ultimo aveva statuito che l'anticipazione di un'ora e quaranta minuti di un volo non costituiva una cancellazione poiché tale anticipazione era di entità trascurabile ed aveva rigettato la domanda. Di conseguenza, AD, BE e CF avevano interposto appello dinanzi al *Landgericht Düsseldorf* (Tribunale del Land Düsseldorf; "giudice del rinvio") che, alla luce della necessità di interpretare correttamente la normativa europea rilevante in materia, aveva deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alle Corte di Giustizia due questioni pregiudiziali.

Nella Causa C-188/20, dopo aver prenotato per sé stessa e per altri passeggeri aerei un viaggio "tutto compreso" per Side, che comprendeva il trasporto aereo andata e ritorno fra Düsseldorf e Antalya, il passeggero LH aveva ricevuto un documento intitolato "iscrizione al viaggio", che menzionava due voli operati dalla compagnia *Azurair GmbH* ("Azurair")². Ritenendo che, conformemente all'"iscrizione al viaggio", il volo di andata avesse subito un ritardo di più di tre ore all'arrivo, mentre quello di ritorno fosse stato cancellato, LH e gli

altri passeggeri si erano rivolti all'*Amtsgericht Düsseldorf* per chiedere la condanna dell'*Azurair* al pagamento di compensazioni pecuniarie a loro favore. L'*Amtsgericht Düsseldorf* anche in questo caso aveva rigettato la domanda ritenendo che l'"iscrizione al viaggio" non costituisse una conferma di prenotazione. I passeggeri avevano interposto appello al *Landgericht Düsseldorf*, che aveva deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alle Corte di Giustizia sette questioni pregiudiziali.

Nella Causa C-196/20, dopo aver prenotato tramite agenzia un viaggio "tutto compreso", che includeva un trasporto aereo andata e ritorno fra Amburgo e Palma di Maiorca, due passeggeri avevano ricevuto dall'operatore turistico *ITS* una "iscrizione al viaggio", secondo cui il volo di andata sarebbe stato effettuato il 22 maggio 2018 dalla compagnia aerea *Eurowings* con partenza previsto alle 07:30 e arrivo alle 10:05. Poiché i passeggeri avevano raggiunto la loro destinazione finale alle 21:08 la flightright, alla quale gli stessi avevano ceduto i loro eventuali diritti ad una compensazione pecuniaria, aveva proposto un'azione dinanzi all'*Amtsgericht Düsseldorf*, che la aveva accolta statuendo che l'iscrizione al viaggio emessa da *ITS* costituiva una conferma di prenotazione. In questo caso, la *Eurowings* aveva interposto appello dinanzi al *Landgericht Düsseldorf*, che aveva parimenti deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alle Corte di Giustizia tre questioni pregiudiziali.

Nella Causa C-270/20, infine, i passeggeri AG, MG e HG avevano prenotato un volo da Vienna al Cairo presso la compagnia *Austrian Airlines* ("Austrian") che, il giorno della partenza, lo aveva cancellato proponendo loro un volo che li aveva condotti a destinazione circa 12 ore prima dell'orario di arrivo originariamente previsto. Ciononostante, gli stessi passeggeri avevano proposto

² Nello specifico i) un primo volo, del 15 luglio 2018, da Düsseldorf a Antalya, con orario di partenza previsto alle 6:00 e orario di arrivo alle 10:30, e ii) un secondo volo, del 5 agosto 2018, da Antalya a Düsseldorf, con orario di partenza previsto alle 12:00 e orario di arrivo alle 14:45.

un'azione dinanzi al *Bezirksgericht Schwechat* (Tribunale circoscrizionale di Schwechat) sostenendo che l'arrivo anticipato aveva causato loro un danno equivalente a quello che sarebbe risultato da un ritardo prolungato, ed affermando di aver accettato la proposta della Austrian di imbarcarsi su un volo anticipato in quanto l'altra opzione proposta da quest'ultima avrebbe fatto perdere loro due giorni di ferie. Avendo il Tribunale respinto la domanda, i passeggeri avevano interposto appello dinanzi al *Landesgericht Korneuburg* (Tribunale del Land Korneuburg; "giudice del rinvio"), che aveva deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte di Giustizia un'unica questione pregiudiziale.

Con le prime questioni nelle Cause C-188/20 e C-196/20, il *Landgericht Düsseldorf* chiedeva se l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a)³, del Regolamento 261/2004 debba essere interpretato nel senso che il passeggero dispone di una "prenotazione confermata", ai sensi di tale disposizione, nel caso in cui l'operatore turistico trasmetta a tale passeggero, con il quale abbia concluso un contratto, un altro titolo", ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del regolamento, che offra a detto passeggero un trasporto su un volo determinato, individualizzato mediante l'indicazione dei luoghi e degli orari di partenza e di arrivo, nonché del numero di volo, anche qualora detto operatore turistico non abbia ricevuto conferma, da parte del vettore aereo, degli orari di partenza e di arrivo di tale volo.

La Corte ha preliminarmente ricordato che sebbene il Regolamento 261/2004

non definisca la nozione di "prenotazione confermata", dalla definizione di "prenotazione"⁴ discende che essa può consistere in un "altro titolo" che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore o dall'operatore turistico; di talché, una prenotazione accettata e registrata da quest'ultimo ha lo stesso valore di quella accettata e registrata dal vettore aereo. La Corte ha inoltre rilevato che diverse disposizioni del Regolamento n. 261/2004, tra cui l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), primo trattino, non operano una distinzione tra l'operatore turistico e il vettore aereo ai fini della loro applicazione, con la conseguenza che ritenere che una prenotazione possa essere confermata solo da quest'ultimo, facendo così gravare sul passeggero l'onere di verificare le informazioni fornite dall'operatore turistico, sarebbe in contrasto con l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei. Pertanto, la circostanza che l'operatore turistico non abbia ricevuto conferma degli orari di partenza e di arrivo del volo da parte del vettore non incide sulla valutazione, che spetta al giudice del rinvio, del fatto se le iscrizioni al viaggio trasmesse dall'operatore turistico ai passeggeri costituiscano un "altro titolo" e, pertanto, una prenotazione accettata e registrata ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del Regolamento 261/2004.

Con le seconde questioni nelle Cause C-188/20 e C-196/20, il *Landgericht Düsseldorf* chiedeva se l'articolo 2,

³ L'articolo 3 del Regolamento 261/2004, intitolato "Ambito di applicazione", al paragrafo 2 lettera a) dispone: "... Il paragrafo 1 si applica a condizione che i passeggeri:

a) dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, tranne nei casi di cancellazione di cui all'articolo 5, si presentino all'accettazione:

- secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata per iscritto (anche per via elettronica) dal vettore aereo, operatore turistico o agente di viaggio autorizzato, oppure, qualora non sia indicata l'ora,

- al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata..."

⁴ L'articolo 2 del Regolamento 261/2004, intitolato "Definizioni", alla lettera g) dispone: "... Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(...)

g) "prenotazione": il fatto che il passeggero è in possesso di un biglietto, o di un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico..."

lettera b)⁵, del Regolamento 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un vettore aereo può essere qualificato come “vettore aereo operativo” nei confronti di un passeggero, qualora quest’ultimo abbia concluso un contratto con un operatore turistico per un volo determinato operato da tale vettore aereo senza che quest’ultimo abbia confermato gli orari del volo o senza che l’operatore turistico abbia effettuato una prenotazione per tale passeggero presso il medesimo vettore.

La Corte ha rammentato che l’articolo 2, lettera b), del Regolamento 261/2004 pone due condizioni cumulative affinché un vettore aereo possa essere qualificato come “operativo”, attinenti all’effettiva realizzazione del volo di che trattasi e all’esistenza di un contratto concluso con il passeggero⁶. Per quanto riguarda la prima condizione, la nozione di “volo” deve essere intesa come un’operazione di trasporto aereo, costituendo un’unità dello stesso realizzata da un vettore che fissa il suo itinerario⁷; di talché, deve essere considerato vettore aereo operativo quello che, nell’ambito della propria attività di trasporto di passeggeri, decida di effettuare un determinato volo, fissandone l’itinerario e creando, in tal modo, un’offerta di trasporto aereo nei

confronti dei passeggeri, con la conseguente responsabilità della sua realizzazione, che si estende ad eventuali cancellazioni e ritardi prolungati all’arrivo⁸.

Nel caso concreto, l’unica modifica effettuata dal vettore aereo rispetto all’iscrizione al viaggio trasmessa ai passeggeri riguardava gli orari di volo, e pertanto la mera circostanza che la prenotazione del passeggero presso l’operatore turistico contenesse orari di volo non confermati dal vettore nell’ambito della prenotazione interna tra quest’ultimo e tale operatore non è sufficiente per soddisfare i requisiti di cui all’articolo 2, lettera b), del Regolamento n. 261/2004. Al contrario, si deve ritenere che un vettore aereo che abbia effettuato un’offerta di trasporto corrispondente a quella realizzata da un operatore turistico nell’ambito del suo rapporto con un passeggero, pur essendovi la possibilità che intervengano cambiamenti rispetto a tale offerta, intenda operare un volo ai sensi di quest’ultima disposizione.

Con le terze questioni nelle cause C-188/20 e C-196/20, il *Landgericht Düsseldorf* chiedeva se l’articolo 2, lettera h)⁹, l’articolo 5, paragrafo 1, lettera c)¹⁰, e l’articolo 7, paragrafo 1, seconda

⁵ L’articolo 2 del Regolamento 261/2004 alla lettera b) dispone: “... *Ai sensi del presente regolamento, si intende per:*
(...)

b) “*vettore aereo operativo*”: un vettore aereo che opera o intende operare un volo nell’ambito di un contratto con un passeggero o per conto di un’altra persona, fisica o giuridica, che abbia concluso un contratto con tale passeggero...”.

⁶ CGUE 04.07.2018, Causa C-532/17, *Wirth e a.*, punto 18.

⁷ *Ibidem*, punto 19.

⁸ *Ibidem*, punto 20.

⁹ L’articolo 2 del Regolamento 261/2004 alla lettera h) dispone: “... *Ai sensi del presente regolamento, si intende per:*
(...)

h) “*destinazione finale*”: la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell’ultimo volo; i voli alternativi in coincidenza disponibili non sono presi in considerazione se viene rispettato l’orario di arrivo originariamente previsto...”.

¹⁰ L’articolo 5 del Regolamento 261/2004, intitolato “Cancellazione del volo”, al paragrafo 1 lettera c) dispone: “... *In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati:*
(...)

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*

frase, e paragrafo 2¹¹, del Regolamento 261/2004 debbano essere interpretati nel senso che l'orario di arrivo previsto di un volo, ai sensi di tali disposizioni, può risultare, ai fini della compensazione pecuniaria dovuta in forza dell'articolo 7 del regolamento, da un "altro titolo", ai sensi dell'articolo 2, lettera g), di detto regolamento, che sia stato trasmesso al passeggero dall'operatore turistico, oppure se sia necessario che figuri su un "biglietto" ai sensi dell'articolo 2, lettera f), del medesimo regolamento.

Secondo la Corte, sebbene nel caso concreto i passeggeri disponessero di un solo documento, l'"iscrizione al viaggio", senza essere in possesso di un documento qualificabile come "biglietto"¹², gli stessi disponevano di una prenotazione in presenza non solo di un biglietto, e bensì anche di un "altro titolo". Di conseguenza, anche nel presupposto che il documento fornito ai passeggeri in

questione costituisse un "altro titolo", essi nondimeno disponevano di una "prenotazione" che indicava gli orari di volo, e potevano legittimamente ritenere che, non essendo stati informati di alcuna modifica da parte dell'operatore turistico o del vettore, gli orari indicati su tale prenotazione identificassero gli orari di partenza e di arrivo previsti.

Con la quarta questione nella Causa C-188/20 e con la prima questione nella Causa C-146/20, il *Landgericht Düsseldorf* chiedeva se l'articolo 2, lettera I)¹³, e l'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento 261/2004 debbano essere interpretati nel senso che un volo si considera "cancellato" qualora il vettore aereo operativo lo anticipi di diverse ore.

Alla luce del contesto in cui si inseriscono l'articolo 2, lettera I), e l'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento

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...*"

¹¹ L'articolo 7 del Regolamento 261/2004, intitolato "Diritto a compensazione pecuniaria", ai paragrafi 1-2 dispone: "... 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 1500 chilometri;
- 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;
- 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.

Se ai passeggeri è offerto di raggiungere la loro destinazione finale imbarcandosi su un volo alternativo a norma dell'articolo 8, il cui orario di arrivo non supera:

- a) di due ore, per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1500 km; o
- b) di tre ore, per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese fra 1500 e 3500 km; o
- c) di quattro ore, per tutte le tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b), l'orario di arrivo previsto del volo originariamente prenotato, il vettore aereo operativo può ridurre del 50% la compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1..."

¹² L'articolo 2 Regolamento 261/2004 alla lettera f) dispone: "... Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(...)

f) "biglietto": un documento in corso di validità che dà diritto al trasporto o un titolo equivalente in forma non cartacea, compresa la forma elettronica, emesso o autorizzato dal vettore aereo o dal suo agente autorizzato..."

¹³ L'articolo 2 del Regolamento 261/2004 alla lettera I) dispone: "... Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(...)

I) "cancellazione del volo": la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto..."

261/2004, secondo la Corte, un'anticipazione significativa di un volo può provocare gravi disagi per i passeggeri al pari di un ritardo, dal momento che la stessa fa perdere ai medesimi la possibilità di disporre liberamente del loro tempo nonché di organizzare il loro viaggio o il loro soggiorno in funzione delle loro aspettative. Più particolarmente, ciò si verifica nel caso in cui un passeggero, dopo aver preso tutte le precauzioni richieste, non sia in grado di imbarcarsi sull'aereo a causa dell'anticipazione del volo che ha prenotato, il che avviene anche nel caso in cui egli si veda costretto ad adattarsi in modo significativo al nuovo orario di partenza al fine di poter usufruire del volo. Poiché, inoltre, il Regolamento 261/2004 è inteso a consentire il risarcimento, in modo uniforme ed immediato, dei diversi danni in cui si traducono i disagi subiti¹⁴, secondo la Corte occorre interpretare la nozione di "cancellazione del volo" in modo tale da ricomprendervi la situazione in cui un volo è oggetto di un'anticipazione significativa, con l'ulteriore distinzione tra le situazioni in cui l'anticipazione non ha alcuna incidenza o ha un'incidenza trascurabile sulla possibilità per i passeggeri di disporre liberamente del loro tempo, e quelle che danno luogo a gravi disagi. A tal proposito, il caso dell'anticipazione differisce da quello di un ritardo in quanto, a causa della prima, i passeggeri devono mobilitarsi in modo imprevedibile per essere in grado di imbarcarsi. Poiché qualsiasi anticipazione inferiore o pari a un'ora, inoltre, può esonerare il vettore aereo operativo dal suo obbligo di versare una compensazione pecuniaria al passeggero ai sensi del Regolamento 261/2004, ne segue che un'anticipazione superiore, pari o inferiore a un'ora costituisce il parametro di riferimento per

stabilire se l'anticipazione sia significativa o trascurabile ai fini dell'applicazione dell'articolo 5 del regolamento.

Con la quinta questione nella Causa C-188/20 e con la questione unica nella Causa C-270/20, il *Landgericht Düsseldorf* e il *Landesgericht Korneuburg* chiedevano se l'articolo 7, paragrafo 2, del Regolamento 261/2004 sia applicabile a una situazione in cui l'orario di arrivo di un volo anticipato si colloca entro i limiti previsti a tale disposizione.

Secondo la Corte, il diritto di ridurre l'importo della compensazione pecuniaria riguarda la fattispecie in cui il vettore aereo operativo offre un volo alternativo che limita il ritardo alla destinazione finale, e non la situazione in cui, a causa di un'anticipazione del volo, il passeggero giunge alla destinazione finale prima dell'orario di arrivo originariamente previsto. Ancorché il legislatore europeo abbia preso in considerazione sia un'anticipazione sia un ritardo del volo nell'ambito dell'offerta di volo alternativo di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del Regolamento n. 261/2004, infatti, pur essendo consapevole dei disagi connessi alle anticipazioni dei voli, egli non ha ritenuto che un volo alternativo offerto dal vettore aereo operativo, che consenta di limitare l'entità delle conseguenze pregiudizievoli di una partenza anticipata, possa dar luogo a una riduzione dell'importo della compensazione pecuniaria.

Con la sesta questione nella Causa C-188/20 e con la seconda questione nella Causa C-146/20, il *Landgericht Düsseldorf* chiedeva se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera a)¹⁵, e l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b)¹⁶, del Regolamento 261/2004 debbano essere

¹⁴ CGUE 03.09.2020, Causa C-356/19, *Delfly*, punto 25.

¹⁵ L'articolo 5 del Regolamento 261/2004 al paragrafo 1 lettera a) dispone: "... *In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati:*

a) *è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8...*".

¹⁶ L'articolo 8 del Regolamento 261/2004, intitolato "Diritto a rimborso o all'imbarco su un volo alternativo", al paragrafo 1 lettera b) dispone: "... *Quando è fatto riferimento al presente articolo, al passeggero è offerta la scelta tra:*

(...)

interpretati nel senso che l'informazione relativa all'anticipazione di un volo, comunicata al passeggero prima dell'inizio del viaggio, può costituire un'"offerta di riavviamento", ai sensi di quest'ultima disposizione.

A giudizio della Corte, un'anticipazione del volo come quella del caso di specie può costituire un riavviamento "in condizioni di trasporto comparabili", ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del Regolamento 261/2004, in quanto solo gli orari di volo sono stati modificati. Del pari, un'offerta di riavviamento che proponga un volo il cui orario di partenza sia anticipato rispetto a quello del volo cancellato può costituire un riavviamento effettuato "non appena possibile", dal momento che tale offerta consente al passeggero di raggiungere la sua destinazione finale, appunto, il più rapidamente possibile. Di conseguenza, al fine di porre il passeggero in condizione di esercitare efficacemente i propri diritti in caso di cancellazione spetta al vettore aereo operativo fornirgli tutte le informazioni relative ai diritti derivanti dall'articolo 8, paragrafo 1 del Regolamento 261/2004.

Con la settima questione nella Causa C-188/20, infine, il *Landgericht Düsseldorf* chiedeva se l'articolo 14, paragrafo 2¹⁷, del Regolamento 261/2004 debba essere interpretato nel senso che esso impone al vettore aereo operativo di informare il passeggero relativamente all'esatta denominazione sociale e al recapito dell'impresa presso la quale quest'ultimo può chiedere una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 di tale regolamento, nonché relativamente all'importo esatto di detta compensazione e, se del caso, di precisare i documenti che egli deve

allegare alla sua domanda di compensazione pecuniaria.

Secondo la Corte, l'esercizio efficace dei diritti derivanti del Regolamento 261/2004 presuppone che il passeggero sia posto nelle condizioni di rivolgersi utilmente all'impresa presso la quale egli può chiedere una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 del regolamento, di talché il vettore aereo deve, a tale scopo, disporre della denominazione esatta dell'impresa in questione e del relativo recapito. L'informazione concernente le regole in materia di compensazione pecuniaria che il vettore aereo operativo deve fornire implica, inoltre, che il passeggero sia altresì informato della procedura da seguire per far valere i propri diritti, ivi compresi i documenti che egli deve allegare, se del caso, alla sua domanda di compensazione; per contro, il vettore aereo operativo non è tenuto a informare il passeggero dell'importo esatto della compensazione pecuniaria che egli può eventualmente ottenere ai sensi del Regolamento 261/2004.

Alla luce di quanto detto finora, la Corte ha pertanto stabilito che:

"L'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), 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 il passeggero dispone di una «prenotazione confermata», ai sensi di tale disposizione, nel caso in cui l'operatore turistico trasmetta a detto passeggero,

b) l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile..."

¹⁷ L'articolo 14 del Regolamento 261/2004, intitolato "Obbligo di informare i passeggeri in merito ai loro diritti", al paragrafo 2 dispone: "... Se nega l'imbarco o cancella un volo, il vettore aereo operativo presenta ad ogni passeggero interessato un avviso scritto contenente le regole in materia di compensazione pecuniaria ed assistenza ai sensi del presente regolamento. Analogo avviso è presentato ai passeggeri il cui volo subisce un ritardo di almeno due ore. Ai passeggeri vengono inoltre fornite per iscritto le informazioni occorrenti per prendere contatto con l'organismo nazionale designato di cui all'articolo 16..."

con il quale abbia concluso un contratto, un «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del succitato regolamento, che offra al medesimo un trasporto su un volo determinato, individualizzato mediante l'indicazione dei luoghi e degli orari di partenza e di arrivo, nonché del numero di volo, e ciò anche nell'ipotesi in cui detto operatore turistico non abbia ricevuto conferma, da parte del vettore aereo interessato, per quanto riguarda gli orari di partenza e di arrivo di tale volo.

L'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un vettore aereo può essere qualificato come «vettore aereo operativo», ai sensi di tale disposizione, nei confronti di un passeggero, qualora quest'ultimo abbia concluso un contratto con un operatore turistico per un volo determinato operato da tale vettore aereo senza che detto vettore abbia confermato gli orari del volo o senza che l'operatore turistico abbia effettuato una prenotazione per tale passeggero presso il medesimo vettore aereo.

L'articolo 2, lettera h), l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), nonché l'articolo 7, paragrafo 1, seconda frase, e paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che l'orario di arrivo previsto di un volo, ai sensi delle succitate disposizioni, può risultare, ai fini della compensazione pecuniaria dovuta in forza dell'articolo 7 di tale regolamento, da un «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), di detto regolamento, che sia stato trasmesso al passeggero dall'operatore turistico.

L'articolo 2, lettera l), e l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento

n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che un volo si considera «cancellato» qualora il vettore aereo operativo anticipi il volo stesso di più di un'ora.

L'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che esso non è applicabile a una situazione in cui l'orario di arrivo di un volo anticipato si colloca entro i limiti previsti da tale disposizione.

L'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che l'informazione relativa all'anticipazione del volo, comunicata al passeggero prima dell'inizio del viaggio, può costituire un'«offerta di riavviamento», ai sensi di quest'ultima disposizione.


L'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che esso impone al vettore aereo operativo di informare il passeggero aereo relativamente all'esatta denominazione sociale e al recapito dell'impresa presso la quale quest'ultimo può chiedere una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 di tale regolamento nonché, se del caso, di precisare i documenti che egli deve allegare alla sua domanda di compensazione pecuniaria, senza tuttavia imporre a tale vettore di informare il passeggero aereo relativamente all'importo esatto della compensazione pecuniaria che il passeggero stesso può eventualmente ottenere ai sensi dell'articolo 7 di detto regolamento”.



Roberto A. Jacchia

PARTNER

 r.jacchia@dejalex.com


 +39 02 72554.1


 Via San Paolo 7
20121 - Milano



Marco Stillo

ASSOCIATE

 m.stillo@dejalex.com

 +32 (0)26455670

 Chaussée de La Hulpe 187
1170 - Bruxelles

MILANO

Via San Paolo, 7 · 20121 Milano, Italia
T. +39 02 72554.1 · F. +39 02 72554.400
milan@dejalex.com

ROMA

Via Vincenzo Bellini, 24 · 00198 Roma, Italia
T. +39 06 809154.1 · F. +39 06 809154.44
rome@dejalex.com

BRUXELLES

Chaussée de La Hulpe 187 · 1170 Bruxelles, Belgique
T. +32 (0)26455670 · F. +32 (0)27420138
brussels@dejalex.com

MOSCOW

Ulitsa Bolshaya Ordynka 37/4 · 119017, Moscow, Russia
T. +7 495 792 54 92 · F. +7 495 792 54 93
moscow@dejalex.com