

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

17 ottobre 2024 (\*)

« Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Viaggio “tutto compreso” – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 3, paragrafo 6 – Direttiva (UE) 2015/2302 – Articolo 14, paragrafo 5 – Applicazione cumulativa – Limiti – Regolamento n. 261/2004 – Articolo 3, paragrafo 2 – Articolo 4, paragrafo 3 – Compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di negato imbarco – Passeggeri informati anticipatamente di un negato imbarco – Informazione errata – Operatore turistico che trasferisce i passeggeri su un altro volo – Volo nondimeno effettuato dal vettore aereo operativo, come inizialmente previsto – Obbligo di compensazione pecuniaria incombente al vettore aereo operativo – Articolo 13 – Possibilità di chiedere il risarcimento all’operatore turistico »

Nelle cause riunite C-650/23 [Hembesler] (i) e C-705/23 [Condor Flugdienst],

aventi ad oggetto due domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, a norma dell’articolo 267 TFUE, dal Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria) (C-650/23) e dal Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf, Germania) (C-705/23), con decisioni del 22 agosto 2023 e del 2 novembre 2023, pervenute in cancelleria, rispettivamente, il 31 ottobre 2023 e il 17 novembre 2023, nei procedimenti

**E EAD**

contro

**DW** (C-650/23),

e

**Flightright GmbH**

contro

**Condor Flugdienst GmbH** (C-705/23),

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da N. Jääskinen, presidente della nona sezione, facente funzione di presidente dell’ottava sezione, M. Gavalec (relatore) e I. Ziemele, giudici,

avvocato generale: L. Medina

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la E EAD, da G. Dirnberger, Rechtsanwalt;
- per DW, da A. Skribe, Rechtsanwalt;
- per la Flightright GmbH, da M. Michel e R. Weist, Rechtsanwälte;
- per il governo austriaco, da A. Posch, J. Schmoll e G. Kunnert, in qualità di agenti;
- per il governo ungherese, da D. Csoknyai e M.Z. Fehér, in qualità di agenti;
- per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;

– per la Commissione europea, da B.-R. Killmann e N. Yerrell, in qualità di agenti,  
vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocata generale, di giudicare le cause senza conclusioni,  
ha pronunciato la seguente

## **Sentenza**

1 Le domande di pronuncia pregiudiziale vertono sull'interpretazione dell'articolo 2, lettera j), dell'articolo 4 e dell'articolo 7, paragrafo 1, 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 Tali domande sono state presentate nel contesto di controversie, nella causa C-650/23, tra E EAD (in prosieguo: la «E»), un vettore aereo, e un passeggero aereo, e, nella causa C-705/23, la Flightright GmbH, una società di assistenza giuridica alla quale due passeggeri aerei hanno ceduto i loro eventuali diritti alla compensazione pecuniaria, e la Condor Flugdienst GmbH (in prosieguo: la «Condor»), un vettore aereo, in merito alla compensazione spettante ai due passeggeri suddetti a norma del regolamento n. 261/2004.

## **Contesto normativo**

### ***Regolamento n. 261/2004***

3 Il considerando 1 del regolamento n. 261/2004 così recita:

«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».

4 L'articolo 2 di tale regolamento, rubricato «Definizioni», così 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;

(...)

d) “operatore turistico”: un organizzatore, ad esclusione di un vettore aereo, ai sensi dell'articolo 2, punto 2, della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti “tutto compreso” [(GU 1990, L 158, pag. 59)];

(...)

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;

(...)

j) “negato imbarco”: il rifiuto di trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, salvo se vi sono ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati;

(...)

l) “cancellazione del volo”: la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto».

5 Ai sensi dell’articolo 3 del medesimo regolamento, intitolato «Ambito di applicazione»:

«1. Il presente regolamento si applica:

a) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato;

(...)

2. 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; o

b) siano stati trasferiti da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per il quale possedevano una prenotazione ad un altro volo, indipendentemente dal motivo.

(...)

6. Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti dei passeggeri stabiliti dalla direttiva [90/314]. Il presente regolamento non si applica nei casi in cui un circuito “tutto compreso” è cancellato per motivi diversi dalla cancellazione del volo».

6 Sotto il titolo «Negato imbarco», l’articolo 4 del medesimo regolamento prevede al suo paragrafo 3:

«In caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare loro una compensazione pecuniaria a norma dell’articolo 7 e presta loro assistenza a norma degli articoli 8 e 9».

7 L’articolo 5 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Cancellazione del volo», al paragrafo 1, lettera c), prevede quanto segue:

«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:

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».

8 L'articolo 7 di detto regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», al paragrafo 1 così dispone:

«Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri 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;

(...)».

9 A termini dell'articolo 13 di detto regolamento, dal titolo «Diritti ad azioni di regresso»:

«Qualora il vettore aereo operativo versi una compensazione pecuniaria o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, nessuna disposizione dello stesso può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile. In particolare, il presente regolamento non limita in alcun modo il diritto del vettore aereo operativo di chiedere il rimborso ad un operatore turistico o qualunque altra persona con cui abbia stipulato un contratto. Del pari, nessuna disposizione del presente regolamento può essere interpretata come limitazione al diritto di un operatore turistico o di un terzo che non sia un passeggero e con cui il vettore operativo ha stipulato un contratto di chiedere un rimborso o un risarcimento al vettore operativo conformemente al diritto applicabile».

### ***Direttiva 2015/2302***

10 La direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 90/314/CEE del Consiglio (GU 2015, L 326, pag. 1), definisce, al suo articolo 3, punto 8, l'«organizzatore» come «un professionista che combina pacchetti e li vende o li offre in vendita direttamente o tramite un altro professionista o unitamente a un altro professionista, oppure il professionista che trasmette i dati relativi al viaggiatore a un altro professionista conformemente al punto 2), lettera b), punto v)».

11 L'articolo 14, paragrafo 5, di tale direttiva dispone quanto segue:

«Qualunque diritto al risarcimento o alla riduzione del prezzo ai sensi della presente direttiva non pregiudica i diritti dei viaggiatori previsti dal regolamento [n. 261/2004], nonché dalle convenzioni internazionali. Il viaggiatore ha diritto di presentare denuncia a norma della presente direttiva e dei citati regolamenti e convenzioni internazionali. Il risarcimento o la riduzione del prezzo concessi ai sensi della presente direttiva e il risarcimento o la riduzione del prezzo concessi ai sensi di detti regolamenti e convenzioni internazionali sono detratti gli uni dagli altri per evitare un risarcimento eccessivo».

12 In conformità all'articolo 29 della citata direttiva, i riferimenti alla direttiva 90/314, che la direttiva 2015/2032 ha abrogato, devono intendersi come fatti a quest'ultima direttiva.

### **Procedimenti principali e questioni pregiudiziali**

#### ***Causa C-650/23***

13 A un passeggero aereo, DW, è stata confermata la prenotazione su un volo (di ritorno) in partenza da Heraklion (Grecia) e a destinazione di Linz (Austria) dall'operatore turistico presso il quale aveva prenotato un viaggio «tutto compreso». Previsto per il 29 settembre 2019, detto volo di ritorno doveva essere effettuato dalla E e decollare da Heraklion alle ore 18 per arrivare a Linz alle ore 20 (in prosieguo: il «volo di ritorno originariamente previsto»).

14 Il 28 settembre 2019, tale passeggero ha ricevuto dall'operatore turistico una comunicazione che modificava gli orari e la destinazione del suo volo di ritorno. Tale comunicazione lo informava che il volo aveva ormai come destinazione finale Vienna-Schwechat (Austria) e che la partenza era prevista per il 29 settembre 2019 alle 23.30. Nulla indica che tale comunicazione sia imputabile a un qualsiasi comportamento della E.

15 La E, che è membro dell'International Air Transport Association (IATA), è una compagnia di volo charter e, a questo titolo, non effettua le prenotazioni dei voli essa stessa. Circa 24 ore prima della partenza, essa ha ricevuto un elenco dei passeggeri su cui comparivano i nomi e i cognomi di tutti i passeggeri da trasportare; l'operatore turistico non le ha fornito altri dati di contatto. Il nome di DW non compariva nell'elenco dei passeggeri.

16 Tenuto conto della comunicazione del 28 settembre 2019, DW non si è presentato all'accettazione del volo di ritorno originariamente previsto.

17 DW ha reclamato presso la E, sulla base dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004, una compensazione pecuniaria di EUR 400, aumentata degli interessi. DW ritiene che, se l'operatore turistico è autorizzato ad emettere un biglietto aereo a nome del vettore aereo, ciò vale del pari necessariamente per tutte le ulteriori modifiche della prenotazione. A tale riguardo, al passeggero non si può contestare di non essersi presentato all'accettazione per il volo di ritorno originariamente previsto, in quanto egli era stato informato del suo trasferimento ad un altro volo. L'imbarco gli sarebbe quindi stato negato, contro la sua volontà, fin dal momento in cui la sua prenotazione è stata modificata, cosicché DW dovrebbe beneficiare del diritto alla compensazione.

18 La E sostiene, per parte sua, che il volo di ritorno originariamente previsto è stato in larga misura effettuato come previsto e che l'operatore turistico ha modificato la prenotazione di DW senza consultarla. Tale modifica di prenotazione non giustificerebbe un negato imbarco attribuibile al vettore aereo operativo. Inoltre, DW non potrebbe avvalersi del diritto alla compensazione perché non si è presentato all'accettazione in tempo utile. Dato che disponeva di una prenotazione confermata per il volo di ritorno originariamente previsto, egli sarebbe stato trasportato se si fosse presentato all'imbarco in tempo utile, malgrado la modifica della prenotazione suddetta.

19 Con sentenza del 27 marzo 2023, il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale distrettuale di Schwechat, Austria) ha condannato la E a pagare a DW la somma di EUR 400, aumentata degli interessi, e a farsi carico delle spese sostenute da quest'ultimo. Secondo detto giudice, la modifica della prenotazione dev'essere imputata alla E, senza che occorra stabilire chi tra il vettore aereo e l'operatore turistico abbia proceduto a tale modifica. Esso considera che è privo di rilievo sul diritto alla compensazione invocato da DW a titolo di negato imbarco il fatto che quest'ultimo, informato dall'operatore turistico del suo trasferimento ad un altro volo, non si sia presentato all'accettazione in tempo utile. A tal riguardo, poco importerebbe che la E abbia o meno un vincolo contrattuale diretto con DW o che essa possa modificare, da sola, le prenotazioni dei passeggeri o emettere biglietti aerei, poiché essa può, in particolare, esercitare il regresso sull'operatore turistico, in conformità all'articolo 13 del regolamento n. 261/2004. Infine, detto giudice ha sottolineato che il vettore aereo non ha eccepito la sussistenza di «ragionevoli motivi per negare (...) l'imbarco» ai sensi dell'articolo 2, lettera j), di tale regolamento.

20 La E ha interposto appello avverso tale sentenza dinanzi al Landgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), giudice del rinvio. A sostegno di tale appello, essa sostiene, in sostanza, che non sussiste negato imbarco e che la modifica di prenotazione effettuata dall'operatore turistico non è ad essa imputabile.

21 Secondo detto giudice, dall'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deriva che, in caso di negato imbarco, il vettore aereo operativo deve versare una compensazione pecuniaria al passeggero a norma dell'articolo 7 di tale regolamento. Detto giudice precisa a tal riguardo che, secondo la propria giurisprudenza, il passeggero è dispensato dall'obbligo di presentarsi all'imbarco in tempo utile in caso di negato imbarco comunicato anticipatamente, altrimenti detto, quando tale passeggero sia stato previamente informato, a torto o a ragione, che non sarà trasportato sul volo prenotato o che tale volo non avrà luogo, a condizione che tale passeggero disponga di una prenotazione confermata e che non sussistano ragionevoli motivi per negare l'imbarco. Non si può infatti richiedere al passeggero che si presenti all'accettazione per un volo su cui non deve salire.

22 Risulterebbe dalla sentenza del 21 dicembre 2021, Azurair e a. (C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038, punti 47 e seguenti) che un passeggero dispone di una «prenotazione confermata» ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004, nel caso in cui l'operatore turistico, con cui abbia concluso un contratto, trasmetta a detto passeggero un «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), di tale regolamento, recante offerta di trasporto su un volo determinato, individualizzato mediante indicazione di luogo e orario di partenza e di arrivo, e numero del 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. Pertanto, il rischio che, nel quadro delle loro attività, gli operatori turistici forniscano ai passeggeri informazioni inesatte dovrebbe essere assunto dal vettore aereo. Il giudice del rinvio si chiede, tuttavia, se tale orientamento, consistente nel far gravare sul vettore aereo la responsabilità delle azioni dell'operatore turistico, possa trovare applicazione quando, come nel caso di specie, tale operatore turistico, che non è soggetto alle istruzioni del vettore aereo, modifichi una prenotazione che ha esso stesso effettuato.

23 In tali circostanze, il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 7, paragrafo 1, l'articolo 4, paragrafo 3, e l'articolo 2, lettera j), del regolamento [n. 261/2004] debbano essere interpretati nel senso che il vettore aereo operativo è tenuto a versare al passeggero una compensazione pecuniaria nel caso in cui, nell'ambito di un pacchetto turistico "tutto compreso", il passeggero disponga di una prenotazione confermata di un operatore turistico per un volo di andata e ritorno; l'operatore turistico abbia comunicato al passeggero, il giorno precedente il volo (di ritorno) originariamente previsto, che il piano di volo sarebbe stato modificato nel senso di un cambiamento del numero di volo, dell'orario del volo e della destinazione finale; il passeggero non si sia di conseguenza presentato all'imbarco per il volo originariamente prenotato conformemente alle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, [di tale] regolamento; il volo originariamente prenotato sia di fatto operato come previsto; e il vettore aereo avrebbe comunque trasportato il passeggero se quest'ultimo si fosse presentato all'imbarco conformemente alle condizioni previste all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento [suddetto]».

### **Causa C-705/23**

24 Due passeggeri aerei avevano prenotato, tramite un operatore turistico, un pacchetto «tutto compreso» per il periodo compreso tra il 18 luglio 2020 e il 30 luglio 2020. Quest'ultimo includeva i voli di andata e ritorno tra Düsseldorf (Germania) e Fuerteventura (Spagna) che dovevano essere operati dalla Condor.

25 L'operatore turistico ha informato i due passeggeri dell'annullamento del volo di andata e della modifica della loro prenotazione, con partenza da effettuarsi il 20 luglio 2020. Sulla base di tale notifica, detti passeggeri

si sono presentati all'aeroporto non il 18 luglio 2020, ma soltanto il 20 luglio 2020. Essi affermano, peraltro, che l'operatore turistico li avrebbe informati al riguardo solo otto giorni prima del volo di andata.

26 La Condor contesta tale presentazione dei fatti e indica che il volo iniziale del 18 luglio 2020 è stato effettivamente operato.

27 I due passeggeri di cui trattasi hanno ceduto i loro crediti alla Flightright, una società di assistenza giuridica, che ha agito in giudizio dinanzi all'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania) chiedendo il pagamento di un totale di EUR 800 a titolo di compensazioni pecuniarie ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, e dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 398 del Bürgerliches Gesetzbuch (codice civile tedesco).

28 La Flightright afferma che le azioni dell'operatore turistico devono essere imputate al vettore aereo e che essi sono qualificabili come negato imbarco comunicato anticipatamente da parte di quest'ultimo.

29 La Condor ritiene, per contro, che nella presente causa non vi sia stato negato imbarco, in quanto essa ha effettivamente operato il volo iniziale. Inoltre, a suo avviso, il negato imbarco presuppone un'azione del vettore aereo. Orbene, nel caso di specie, la notifica che ha modificato la data del volo di andata sarebbe stata effettuata dall'operatore turistico.

30 Poiché l'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf) ha respinto la domanda della Flightright con una sentenza del 3 novembre 2022, tale società ha interposto appello dinanzi al Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf, Germania), giudice del rinvio.

31 Tale giudice ritiene che la presente causa ponga la questione inedita consistente nello stabilire se il negato imbarco comunicato anticipatamente, formulato dall'operatore turistico, costituisca «negato imbarco», ai sensi dell'articolo 4 del regolamento n. 261/2004, con la precisazione che, nel caso di specie, non risultano ragionevoli motivi per negare l'imbarco, come previsto all'articolo 2, lettera j), di tale regolamento. Inoltre, poiché la sentenza del 26 ottobre 2023, LATAM Airlines Group (C-238/22, EU:C:2023:815, punti 40 e seguenti) ha escluso l'applicazione, per analogia, al negato imbarco, dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i) a iii), di detto regolamento, relativo alla cancellazione del volo, non sarebbe necessario indagare se i due passeggeri interessati fossero stati informati della modifica della prenotazione più di otto giorni prima della data del volo.

32 Peraltro, il giudice del rinvio deduce dalla sentenza del 21 dicembre 2021, Azurair e a. (C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038), che, nelle circostanze del procedimento principale, questi due passeggeri erano considerati disporre di una «prenotazione confermata», ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004.

33 Detto giudice considera che il negato imbarco comunicato anticipatamente, notificato dall'operatore turistico, mediante la notifica di una modifica della prenotazione o di una sua cancellazione, può costituire «negato imbarco», ai sensi dell'articolo 4 del regolamento n. 261/2004. Potrebbe deporre in tal senso il fatto che, contrariamente alle versioni in lingua spagnola e in lingua francese di tale disposizione, che designano esplicitamente il vettore aereo come colui il quale nega l'imbarco ai passeggeri, numerose altre versioni linguistiche di tale disposizione, segnatamente le versioni in lingua danese, tedesca, inglese, italiana, neerlandese, portoghese e svedese lasciano aperta la questione consistente nello stabilire chi sia all'origine del diniego.

34 Inoltre, dal punto di vista del passeggero che non vi acconsente, la modifica della prenotazione sarebbe equiparabile al diniego di trasporto con il volo originariamente previsto. L'inclusione della modifica della prenotazione tra gli eventi generatori costitutivi del negato imbarco potrebbe pertanto essere necessaria per proteggere il passeggero di un volo che fa parte di un pacchetto «tutto compreso» dal rischio di vedersi privato della protezione ad esso concessa dal regolamento n. 261/2004.

35 Infine, dalla sentenza del 21 dicembre 2021, Azurair e a. (C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038, punti da 46 a 51), deriverebbe che una «prenotazione confermata», ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004, può essere emessa dall'operatore turistico, persino qualora il vettore aereo non abbia confermato a tale operatore gli orari di volo interessati, ossia difetti una cosiddetta «prenotazione di copertura». Tale regolamento mirerebbe infatti a far sì che il rischio che gli operatori turistici forniscano informazioni inesatte ai passeggeri nell'ambito delle loro attività sia assunto dal vettore aereo. Sotto questo punto di vista, il passeggero non sarebbe coinvolto nel rapporto tra il vettore aereo e l'operatore turistico e non potrebbe essergli richiesto di procurarsi informazioni al riguardo.

36 Per il giudice del rinvio, l'interpretazione accolta in tale sentenza può essere trasposta ad una modifica della prenotazione del passeggero effettuata dall'operatore turistico a causa di una «cancellazione del volo».

37 In tali circostanze, il Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 4 del regolamento [n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che sussiste un negato imbarco del passeggero da parte del vettore aereo sotto forma di un negato imbarco comunicato anticipatamente anche qualora un'agenzia di viaggi informi il passeggero, tramite la comunicazione di un cambio di prenotazione, del fatto che il volo è stato cancellato, mentre invece una cancellazione del volo da parte del vettore aereo non ha affatto avuto luogo e il volo è stato effettivamente operato regolarmente».

#### **Sulle questioni pregiudiziali**

38 Con le rispettive questioni, che occorre esaminare congiuntamente, i giudici del rinvio chiedono, in sostanza, se l'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera j), di quest'ultimo, debba essere interpretato nel senso che un passeggero aereo che disponeva, nell'ambito di un viaggio «tutto compreso», di una prenotazione confermata per un volo possa chiedere al vettore aereo operativo la compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento, nell'ipotesi in cui l'operatore turistico di tale viaggio abbia, senza previamente informarne il vettore, avvertito detto passeggero che il volo inizialmente previsto non sarebbe stato effettuato, mentre tale volo è stato in effetti operato come previsto.

39 In via preliminare, occorre ricordare, in primo luogo, che, nell'ambito di un viaggio «tutto compreso», i passeggeri aerei possono liberamente scegliere di avvalersi del regolamento n. 261/2004. La loro protezione giuridica non può infatti essere garantita esclusivamente dalla direttiva 2015/2302 (v., in tal senso, sentenza del 26 marzo 2020, *Primera Air Scandinavia*, C-215/18, EU:C:2020:235, punto 35). Sotto questo punto di vista, l'articolo 3, paragrafo 6, di tale regolamento dispone segnatamente che detto «regolamento lascia impregiudicati i diritti dei passeggeri stabiliti dalla direttiva [90/314 sostituita dalla direttiva 2015/2302]». In modo simmetrico, l'articolo 14, paragrafo 5, di quest'ultima direttiva afferma espressamente che il risarcimento o la riduzione del prezzo concessi ai sensi di detta direttiva e il risarcimento o la riduzione del prezzo concessi in particolare ai sensi del regolamento n. 261/2004 sono detratti gli uni dagli altri per evitare un risarcimento eccessivo.

40 Risulta quindi dall'articolo 3, paragrafo 6, di tale regolamento, e dall'articolo 14, paragrafo 5, della direttiva 2015/2302, che gli ambiti d'applicazione rispettivi di questi due atti di diritto derivato possono sovrapporsi. In un simile caso, tali disposizioni pongono come limite ad essere invocate in modo combinato quello del diniego del risarcimento eccessivo dei danni subiti dal passeggero.

41 In secondo luogo, risulta chiaramente dalle due domande di pronuncia pregiudiziale che i due voli all'origine dei procedimenti principali sono stati operati come previsto. Ne consegue che nessuno dei due voli di cui trattasi può essere considerato cancellato, poiché l'articolo 2, lettera l), del regolamento n. 261/2004 definisce la «cancellazione del volo» come «la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e

sul quale sia stato prenotato almeno un posto». Le notifiche inviate dagli operatori turistici ai passeggeri di cui trattasi nei due procedimenti principali devono essere pertanto sussunte nella nozione di «negato imbarco», ai sensi dell'articolo 2, lettera j), di tale regolamento.

42 Ciò precisato, occorre determinare, da una parte, se tale nozione di «negato imbarco» include il diniego dell'imbarco comunicato anticipatamente su un volo che nondimeno è stato operato e, dall'altra parte, se il vettore aereo possa essere considerato responsabile delle informazioni errate, relative al rinvio o alla cancellazione di un volo, che l'operatore turistico ha comunicato ai passeggeri.

43 In primo luogo, dalla sentenza del 26 ottobre 2023, LATAM Airlines Group (C-238/22, EU:C:2023/815, punto 39), risulta che l'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera j), di quest'ultimo, deve essere interpretato nel senso che un vettore aereo operativo, che abbia informato in anticipo un passeggero del fatto che rifiuterà di farlo imbarcare su un volo per il quale tale passeggero, non consenziente, dispone di una prenotazione confermata, deve versare una compensazione pecuniaria a detto passeggero anche qualora quest'ultimo non si sia presentato all'imbarco alle condizioni stabilite all'articolo 3, paragrafo 2, di tale regolamento.

44 Orbene, la circostanza che l'informazione relativa al negato imbarco sia stata comunicata anticipatamente al passeggero non dal vettore aereo operativo, ma dall'operatore turistico, non può condurre a una diversa interpretazione di tali disposizioni.

45 In secondo luogo, dalla giurisprudenza della Corte deriva che il vettore aereo operativo può essere considerato responsabile delle informazioni errate, relative al rinvio o alla cancellazione di un volo, che l'operatore turistico ha comunicato ai passeggeri.

46 Infatti, sotto un primo profilo, diverse disposizioni del regolamento n. 261/2004 non operano una distinzione tra il vettore aereo operativo e l'operatore turistico ai fini della loro applicazione. Ciò vale in particolare per l'articolo 2, lettera g), di tale regolamento, in cui la nozione di «prenotazione» è definita come «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». È quanto avviene anche nel caso dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), primo trattino, di tale regolamento, ai sensi del quale l'ora in cui occorrerebbe presentarsi all'accettazione può essere comunicata dal vettore aereo, da un operatore turistico o da un agente di viaggio autorizzato. Ciò avviene, ancora, nel caso dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), dello stesso regolamento, il quale prevede che il passeggero può essere trasferito su un altro volo sia dal vettore aereo sia dall'operatore turistico (v., in tal senso, sentenza del 21 dicembre 2021, Azurair e a., C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038, punto 47).

47 Deriva quindi da tale sentenza che, nel contesto dell'articolo 3, paragrafo 2, lettere a) e b), del regolamento n. 261/2004, i passeggeri aerei possono fare indistintamente affidamento sulle informazioni trasmesse dal vettore aereo operativo o dall'operatore turistico riguardo all'ora di imbarco o al loro trasferimento su un altro volo.

48 Sotto un secondo profilo, una simile interpretazione contribuisce a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei, come enunciato dal considerando 1 del regolamento n. 261/2004. Sotto questo punto di vista, tale regolamento mira a far sì che il rischio che gli operatori turistici forniscano informazioni inesatte ai passeggeri nell'ambito delle loro attività sia assunto dal vettore aereo. Infatti, poiché il passeggero non è coinvolto nel rapporto tra il vettore aereo e l'operatore turistico, non potrebbe essergli richiesto di procurarsi informazioni al riguardo (v., in tal senso, sentenza del 21 dicembre 2021, Azurair e a., C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038, punti 48 e 49).

49 Occorre comunque ricordare che, nell'ipotesi in cui il vettore aereo operativo sia tenuto a versare una compensazione pecuniaria ai passeggeri in forza del regolamento n. 261/2004 a causa della condotta

dell'operatore turistico, tale vettore ha la possibilità di chiedere all'operatore turistico il risarcimento per i danni subiti, conformemente all'articolo 13 di detto regolamento. Siffatto risarcimento è quindi idoneo ad attenuare o persino a cancellare l'onere finanziario sopportato dal vettore a causa di detto obbligo (v., in tal senso, sentenze del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punto 90; del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 68, nonché del 21 dicembre 2021, Azurair e a., C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038, punto 61).

50 Inoltre, va disatteso l'argomento sollevato dalla E, vertente sull'applicazione per analogia della sentenza del 4 luglio 2018, Wirth e a. (C-532/17, EU:C:2018:527). La E sostiene, a tale riguardo, che, come il noleggiatore nel caso di un contratto di noleggio di un aereo con equipaggio («wet lease»), una compagnia charter, come tale vettore aereo, non ha alcun potere decisionale operativo quanto allo stabilire se il volo sarà effettuato, quando sarà effettuato e con quali passeggeri.

51 A tale riguardo, è sufficiente ricordare che, come risulta dalla giurisprudenza della Corte, si deve ritenere che un vettore aereo – che abbia effettuato un'offerta di trasporto aereo 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 – «intend[a] operare un volo», ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004, ragion per cui esso può essere qualificato come «vettore aereo operativo», ai sensi di tale disposizione [v., in tal senso, sentenza del 21 dicembre 2021, Azurair e a., C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038, punti 59 e 62, nonché ordinanza del 10 marzo 2023, Eurowings (Volo inesistente), C-607/22, EU:C:2023:201, punto 21].

52 Inoltre, l'argomento della E tende, di fatto, a negare la qualità di «vettore aereo operativo», ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004, al vettore aereo di cui l'operatore turistico si è avvalso. Orbene, l'articolo 2, lettera d), di tale regolamento definisce l'«operatore turistico» come un organizzatore, «ad esclusione di un vettore aereo», ai sensi dell'articolo 3, punto 8, della direttiva 2015/2302. Pertanto, seguire il ragionamento della E porterebbe al risultato paradossale secondo cui un volo charter non verrebbe effettuato dal vettore aereo operativo, poiché tale qualità non sarebbe allora riconosciuta né alla compagnia charter né all'operatore turistico.

53 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alle questioni sollevate dichiarando che l'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera j), di quest'ultimo, deve essere interpretato nel senso che un passeggero aereo che disponeva, nell'ambito di un viaggio «tutto compreso», di una prenotazione confermata per un volo può chiedere al vettore aereo operativo la compensazione pecuniaria prevista dall'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento, nell'ipotesi in cui l'operatore turistico di tale viaggio abbia, senza previamente informarne tale vettore, avvertito detto passeggero che il volo inizialmente previsto non sarebbe stato effettuato, mentre tale volo è stato in effetti operato come previsto.

#### **Sulle spese**

54 Nei confronti delle parti nei procedimenti principali la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi ai giudici nazionali, 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 (Ottava Sezione) dichiara:

**L'articolo 4, 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, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004,**

**deve essere interpretato nel senso che:**

**un passeggero aereo che disponeva, nell'ambito di un viaggio «tutto compreso», di una prenotazione confermata per un volo può chiedere al vettore aereo operativo la compensazione pecuniaria prevista dall'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento, nell'ipotesi in cui l'operatore turistico di tale viaggio abbia, senza previamente informarne tale vettore, avvertito detto passeggero che il volo inizialmente previsto non sarebbe stato effettuato, mentre tale volo è stato in effetti operato come previsto.**

Firme

---

\* Lingua processuale: il tedesco.

---

i Il nome della presente causa è un nome fittizio. Non corrisponde al nome reale di nessuna delle parti del procedimento.