

## Versione anonimizzata

Traduzione

C-188/20 – 1

**Causa C-188/20**

**Domanda di pronuncia pregiudiziale**

**Data di deposito:**

30 aprile 2020

**Giudice del rinvio:**

Landgericht Düsseldorf (Germania)

**Data della decisione di rinvio:**

6 aprile 2020

**Attori in primo grado e ricorrenti in appello:**

JG

LH

MI

NJ

**Convenuta in primo grado e resistente in appello:**

Azurair GmbH in liquidazione

**Interveniente:**

alltours flugreisen gmbh

---

[OMISSIS]

I.

[OMISSIS]

**Landgericht Düsseldorf**

## ORDINANZA

nella causa

1. JG, minore legalmente rappresentato da LH e MI,
2. LH,
3. MI,
4. NJ, minore legalmente rappresentato da LH e MI,

attori in primo grado e ricorrenti in appello,

[OMISSIS]

contro

Azurair GmbH in liquidazione, rappresentata dalla liquidatrice OP,

convenuta in primo grado e resistente in appello,

[OMISSIS]

[OMISSIS] [Or. 2]

Interveniente:

alltours flugreisen gmbh, [OMISSIS]  
Düsseldorf,

[OMISSIS]

in esito all'udienza del 28.02.2020 la ventiduesima Sezione Civile del Landgericht Düsseldorf

[OMISSIS]

**così ha deciso:**

Il procedimento è sospeso.

Vengono sottoposte alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni pregiudiziali, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, vertenti sull'interpretazione del diritto dell'Unione:

1. Se un passeggero disponga di una «prenotazione confermata» ai sensi dell'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 (GU CE L 46 del 17 febbraio 2004, pag. 1 e segg.), nel caso in cui abbia ricevuto da un operatore turistico, con il quale abbia concluso un contratto, un «altro titolo» ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del regolamento n. 261/2004, recante offerta di trasporto su un volo determinato, individualizzato mediante indicazione di luogo e orario di partenza e di arrivo, e numero del volo, senza che l'operatore turistico abbia effettuato una prenotazione per tale volo presso il vettore aereo interessato, né abbia ricevuto conferma da quest'ultimo.

2. Se un vettore aereo debba già essere considerato quale vettore aereo operativo in relazione ad un passeggero ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 261/2004, laddove il passeggero abbia concluso un contratto con un operatore turistico recante offerta di trasporto su un volo determinato, individualizzato mediante indicazione di luogo e orario di partenza e di arrivo e numero del volo, senza peraltro provvedere alla prenotazione di un posto per il passeggero medesimo e senza, pertanto, instaurare una relazione contrattuale con il vettore aereo in relazione a tale volo.

3. Se, ai fini della compensazione pecuniaria in caso di cancellazione o ritardo prolungato, l'«orario di arrivo originariamente previsto» di un volo ai sensi dell'articolo 2, lettera h), [Or. 3] dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), dell'articolo 7, paragrafo 1, seconda frase, e dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, possa risultare da un «altro titolo» rilasciato da un operatore turistico ad un passeggero, ovvero se, a tal fine, occorra far riferimento ad un biglietto ai sensi dell'articolo 2, lettera f), del regolamento (CE) n. 261/2004.

4. Se sussista una cancellazione di un volo ai sensi dell'articolo 2, lettera l), e dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, nell'ipotesi in cui il vettore aereo operativo anticipi il volo, prenotato nell'ambito di un circuito «tutto compreso», di almeno due ore e dieci minuti nell'ambito dello stesso giorno.

5. Se il vettore aereo operativo possa ridurre la compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 261/2004, conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, del medesimo regolamento, qualora l'anticipazione di un volo rientri nei periodi di tempo ivi indicati.

6. Se una comunicazione relativa all'anticipazione del volo, fornita prima dell'inizio del viaggio, costituisca un'offerta di volo alternativo ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 261/2004.

7. Se l'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, imponga al vettore aereo operativo l'obbligo di informare il passeggero, ai fini della richiesta di compensazione pecuniaria, in ordine alla propria esatta denominazione sociale, il

relativo recapito, l'importo spettante in base alla distanza e, se del caso, i documenti da allegare.

**Motivazione:**

I.

Gli attori chiedono alla convenuta il pagamento di una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, 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 prosieguo: il «regolamento sui diritti dei passeggeri»), per ritardo prolungato all'arrivo e cancellazione del volo. **[Or. 4]**

Il 15 gennaio 2018, l'attore sub 2) prenotava presso un'agenzia di viaggi, per sé e per gli altri attori, un viaggio «tutto compreso» per Side, Turchia, offerto dall'interveniente a sostegno della convenuta (in prosieguo: l'«interveniente») in qualità di operatore turistico. Tale viaggio comprendeva il trasporto aereo per Antalya/Turchia e ritorno. L'attore sub 2) riceveva un documento denominato «notifica del viaggio» [OMISSIS], in cui erano indicati i voli della compagnia aerea convenuta. Quale volo di andata era indicato il volo numero ARZ 8711 da Düsseldorf ad Antalya, in data 15.07.2018, con orario di partenza alle 06:00 e orario di arrivo alle 10:30 (tutti gli orari sono in ora locale). Quale volo di ritorno era indicato il volo numero ARZ 8712, in data 05.08.2018, da Antalya a Düsseldorf, con orario di partenza alle 12:00 e orario di arrivo alle 14:45. La «notifica del viaggio» riportava il seguente avviso: «ORARI DI VOLO STIMATI - PER SICUREZZA SI RACCOMANDA DI VERIFICARE I VOLI NEI BIGLIETTI».

Gli attori venivano effettivamente trasportati sui voli della compagnia aerea convenuta recanti i numeri ARZ 8711 e 8712 da Düsseldorf ad Antalya e ritorno, per una tratta, rispettivamente, di 2.482 km, raggiungendo, tuttavia, la destinazione finale con il volo di andata solo alle 01:19 del 16 luglio 2018. Il volo di ritorno veniva effettuato alle 05:10 del 05.08.2018. Gli attori non ricevevano alcun avviso scritto ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento sui diritti dei passeggeri, né per il volo di andata, né per quello di ritorno.

Per questo motivo gli attori chiedono alla convenuta, in forza del medesimo regolamento, una compensazione pecuniaria dell'importo di EUR 400,00 ciascuno per il volo di andata e per il volo di ritorno. Essi ritengono che, in base alle informazioni contenute nella «notifica del viaggio», il volo di andata sia stato effettuato con un ritardo all'arrivo di più di tre ore. Il volo di ritorno sarebbe stato cancellato, dal momento che la sua anticipazione costituirebbe una cancellazione ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri. Gli attori sostengono che disponevano di prenotazioni confermate per i voli con gli orari previsti, dalle 06:00 alle 10:30 (volo di andata) e dalle 12:00 alle 14:45 (volo

di ritorno). Essi chiedono altresì di essere esonerati dal diritto a remunerazione del loro rappresentante processuale, sorto dalla rivendicazione della compensazione pecuniaria in fase precontenziosa, tenendosi presente che il mandato è stato rilasciato al rappresentante medesimo prima che la convenuta fosse messa in mora dagli attori.

In prime cure dinanzi all'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania) la convenuta ha dedotto, a propria difesa, di non avere programmato i voli con gli orari indicati nella «notifica del viaggio». La sua programmazione corrisponderebbe alle indicazioni di cui alla «conferma del viaggio/fattura» del 22.01.18, emessa dalla Anex Tour GmbH nei confronti dell'interveniente. In base a tale programmazione, il volo di andata avrebbe dovuto essere effettuato dalle 20:05 del 15.07.18 alle 00:40 del giorno successivo e il volo di ritorno il 5.08.18 dalle 08:00 alle 10:50. Di conseguenza, il volo ARZ 8711 del 15.07.2018 non sarebbe stato effettuato con un [Or. 5] ritardo all'arrivo pari o superiore a tre ore. Per quanto concerne il volo ARZ 8712, la convenuta sostiene che l'anticipazione di un volo non costituirebbe una cancellazione ai sensi dell'articolo 2, lettera l), del regolamento sui diritti dei passeggeri. Essa fa valere, inoltre, il diritto a riduzione ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, lettera b), del regolamento, in quanto gli attori sarebbero giunti a Düsseldorf, loro destinazione finale, solo due ore e cinquanta minuti prima del previsto.

L'Amtsgericht respingeva la domanda, rilevando che la «notifica del viaggio» dell'agenzia di viaggi presentata dai attori non costituirebbe una conferma di prenotazione ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del regolamento sui diritti dei passeggeri. Già dalla formulazione del titolo non si tratterebbe di una conferma di prenotazione da parte della convenuta o di un operatore turistico. Inoltre, essa indicherebbe chiaramente che gli orari di volo sarebbero da intendersi unicamente come orari approssimativi. Dal contesto risulterebbe che gli orari di volo indicati nel documento non sarebbero stati comunque ancora stati accettati e registrati. La notifica de qua sarebbe quindi priva del necessario carattere vincolante dei dati di volo.

## II.

Per quanto riguarda il volo di andata del 15.07.18, tale tesi può essere considerata giuridicamente fondata e trovare quindi conferma in sede di appello solamente laddove la convenuta non debba essere considerata quale vettore aereo operativo di un volo con orario di arrivo originariamente previsto, indicato nella «conferma del viaggio», alle 10:30 e gli attori non disponessero di prenotazioni confermate su tale volo.

Gli attori sostengono, al contrario, che alla questione debba essere data risposta positiva, impugnando quindi la sentenza dell'Amtsgericht di Düsseldorf. La convenuta e l'interveniente chiedono invece la conferma della decisione impugnata.

Per quanto riguarda il volo di ritorno, i dati di volo indicati nella «notifica del viaggio» non sono decisivi, poiché nel frattempo è pacifico inter partes che il volo ARZ 8712 è stato anticipato quantomeno dalle 08:00 alle 05:10. Resta invece controversa la questione se l'anticipazione costituisca una cancellazione ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera l), del regolamento sui diritti dei passeggeri.

### III.

Per quanto riguarda il volo di andata e le richieste di compensazione pecuniaria per il ritardo prolungato avanzate in tal senso, l'accoglimento dell'appello dipende sostanzialmente dalla questione se una conferma di prenotazione da parte di un operatore turistico, non fondata a sua volta su una prenotazione identica a quella del vettore aereo interessato dalla compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri («prenotazione di copertura»), possa essere considerata quale «prenotazione confermata» ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, [Or. 6] lettera a), del regolamento; se, in tale ipotesi, il vettore aereo de quo debba essere considerato quale «vettore aereo operativo» ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento e se l'«orario di arrivo previsto» di un volo possa essere determinato sulla base della conferma di prenotazione rilasciata dall'operatore turistico.

In caso di ritardo prolungato di un volo rispetto all'orario all'arrivo, i passeggeri possono reclamare il diritto alla compensazione pecuniaria nei confronti del vettore aereo operativo quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo operativo (Corte di giustizia dell'Unione europea, CGUE, sentenza del 19.11.2009, C-402/07, C-432/07, Sturgeon/Condor e a., punto 69; confermata dalle sentenze del 23.10.2012, C-581/10, C-629/10, Nelson/Lufthansa e a., e del 26.02.2013, C-11/11, Air France/Folkerts, punto 33).

#### 1.

Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento sui diritti dei passeggeri, ai fini dell'applicabilità del regolamento rileva anzitutto la questione se i passeggeri disponessero di una «prenotazione confermata sul volo in questione». L'articolo 2, lettera g), del regolamento definisce la nozione di «prenotazione». Secondo tale disposizione, anche un «altro titolo», distinto da un «biglietto» ai sensi dell'articolo 2, lettera f), del regolamento, costituisce una «prenotazione», sempreché attesti che la prenotazione sia stata accettata e registrata dall'«operatore turistico». Secondo la giurisprudenza del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia), la «prenotazione confermata» può risultare anche da un titolo emesso dall'organizzatore del viaggio, ovvero l'operatore turistico, dal quale risulti in termini univoci il trasporto aereo previsto su un determinato volo, di regola individualizzato dal numero di volo e dall'orario [OMISSIS]. Anche a parere di questo Collegio, dal combinato disposto dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a) e dell'articolo 2, lettera g), del regolamento, risulta che tale titolo dev'essere

considerato sufficiente ai fini dell'applicabilità del regolamento sui diritti dei passeggeri. Non occorre nemmeno, a tal fine, che il titolo di prenotazione emesso dall'operatore turistico sia basato su una «prenotazione di copertura» identica del vettore aereo interessato.

2.

Tuttavia, a parere di questo Collegio, ai fini del diritto degli attori a far valere nei confronti della convenuta il diritto alla compensazione pecuniaria per il volo di andata, rileva se quest'ultima, tramite la Anex Tour GmbH, abbia garantito all'interveniente il trasporto degli attori sul volo ARZ 8711 il 15 luglio 2018, con orario di arrivo previsto alle 10:30; ciò in quanto solamente in tal caso essa avrebbe inteso effettuare il volo così individualizzato anche per conto dell'interveniente, l'operatore turistico contraente contrattuale degli attori [articolo 2, lettera b), del regolamento sui diritti del passeggero], con conseguente legittimazione passiva in qualità di vettore aereo operativo del volo de quo. Tale volontà da parte del vettore aereo richiede tuttavia necessariamente che l'operatore turistico gli abbia preventivamente comunicato il proprio intendimento di far trasportare il passeggero in questione su un volo offerto dal vettore aereo pubblico interessato. Tale comunicazione costituisce una prenotazione dell'operatore turistico. Per questo motivo, anche a parere di questo Collegio, una prenotazione di copertura identica effettuata dall'operatore turistico è sempre necessaria e, in difetto, un «titolo» emesso dall'operatore turistico ai sensi dell'articolo 2 lettera g), del regolamento sui diritti dei passeggeri, non appare sufficiente ai fini della compensazione pecuniaria per negato imbarco, cancellazione o ritardo prolungato.

3.

A parere di questo Collegio, l'«orario di arrivo originariamente previsto» ai sensi della giurisprudenza della Corte di giustizia richiamata supra non può risultare da un titolo emesso da un operatore turistico senza concertazione con il vettore aereo interessato.

Dell'«orario di arrivo originariamente previsto» fanno menzione anche l'articolo 2, lettera h), l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), l'articolo 6, paragrafo 1, l'articolo 7, paragrafo 1, seconda frase, e l'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento sui diritti dei passeggeri. Nella sentenza Air France/Folkerts, la Corte di giustizia ha stabilito che, ai fini della compensazione pecuniaria prevista dall'articolo 7 del regolamento, la valutazione di un ritardo deve essere effettuata rispetto all'orario di arrivo previsto alla destinazione finale; per la nozione di destinazione finale, al punto 34 essa fa riferimento alla definizione dell'articolo 2, lettera h), del regolamento sui diritti dei passeggeri. In base a tale disposizione, la «destinazione finale» è la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo. La Corte di giustizia ha quindi fondato la determinazione della destinazione finale sulla nozione di biglietto ai sensi dell'articolo 2 lettera f), vale a dire sul documento cartaceo o

titolo equivalente in forma non cartacea emesso o autorizzato dal vettore aereo o dal suo agente autorizzato, ovvero sul documento fisico o elettronico che rappresenta il diritto al trasporto del passeggero. Essa non ha fatto riferimento ad un «altro titolo» ai sensi dell'articolo 2, lettera g) («Prenotazione»), del regolamento sui diritti dei passeggeri.

Trasferendo tali considerazioni alla determinazione dell'orario di arrivo originariamente previsto ai fini della compensazione pecuniaria, si giunge alla conclusione che, anche in questo senso, assume rilievo il «biglietto» emesso al passeggero, restando conseguentemente irrilevante una diversa indicazione nella «prenotazione» non è rilevante. Pertanto, nel caso di specie, la «notifica del viaggio» del 15 gennaio 2018 agli attori [OMISSIS] resterebbe esclusa a priori come riferimento per la determinazione dell'orario di arrivo originariamente previsto, indipendentemente dalla questione se possa essere considerata quale «prenotazione confermata» ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento de quo. Inoltre, essa non soddisfa i requisiti di un «biglietto» ai sensi del precedente articolo 2, lettera f), dal momento che non si può presumere che tramite tale notifica un agente autorizzato dalla compagnia aerea convenuta [Or. 8] abbia emesso un «titolo» per il trasporto sui voli indicati. La «notifica del viaggio» lascia unicamente presumere una sua funzione documentativa dell'adesione ad un viaggio «tutto compreso» predisposto dall'interveniente. Nella specie non sussiste un documento chiaramente identificabile come «biglietto».

In ogni caso, a parere di questo Collegio, l'«orario di arrivo originariamente previsto» non può risultare da un «altro titolo» emesso da un operatore turistico che non abbia concluso un contratto con il vettore aereo per il volo in questione. Ciò in quanto la programmazione spetta esclusivamente al vettore aereo. Un vettore aereo ha programmato un volo quando lo ha inserito nel proprio piano di volo e lo ha quindi definito secondo il luogo di partenza e di destinazione, l'orario di partenza e di arrivo, assegnandogli un numero di volo e rendendolo disponibile per la prenotazione [OMISSIS]. Finché non vi è prenotazione, ossia la prenotazione di un posto su tale volo, il vettore aereo può modificare o abbandonare la programmazione, senza che i passeggeri possano far valere il diritto a compensazione pecuniaria; ciò risulta dall'articolo 2, lettera l), del regolamento de quo. Ne consegue che un «altro titolo» emesso da un operatore turistico ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del regolamento sui diritti dei passeggeri, prima di tale prenotazione non appare idoneo, almeno non in questo caso, a giustificare una richiesta di compensazione pecuniaria. Ciò depone in senso contrario all'assunto secondo cui detto «altro titolo» sarebbe in ogni caso sufficiente a giustificare le richieste di compensazione pecuniaria qualora il vettore aereo interessato non abbia effettuato il volo in questione o lo abbia effettuato in orari diversi.

4.

L'articolo 13 del regolamento sui diritti dei passeggeri non conduce a diverso risultato, in quanto questo Collegio non riesce a scorgere in qual modo il vettore



aereo medesimo possa agire in via di regresso nei confronti dell'operatore turistico, non sussistendo tra i due soggetti alcun rapporto contrattuale, laddove il vettore aereo sia peraltro tenuto ad adempiere le richieste di compensazione pecuniaria ex regolamento sui diritti dei passeggeri rivoltegli per inosservanza di un piano di volo dal medesimo neppure elaborato. A tal riguardo, questo Collegio è incline a ritenere che nemmeno l'esigenza di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri (considerando 1 del regolamento sui diritti dei passeggeri) possa giustificare una conclusione diversa. L'operatore turistico, con il quale ciascun passeggero ha stipulato un contratto, è responsabile nei confronti del passeggero, [Or. 8] che può rivalersi nei suoi confronti per i danni individuali subiti per essersi basato sulle erronee informazioni fornite dall'operatore turistico relative alla pianificazione del volo. [Or. 9]

#### IV.

Per quanto riguarda le richieste di compensazione pecuniaria fatte valere dagli attori con riferimento al volo di ritorno ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sui diritti dei passeggeri, si tratta di stabilire se l'anticipazione del volo di almeno due ore e cinquanta minuti, dalle 8:00 alle 5:10, costituisca una cancellazione ai sensi dell'articolo 2, lettera l), del regolamento.

##### 1.

Secondo la definizione giuridica di cui all'articolo 2, lettera l), del regolamento sui diritti dei passeggeri, per «cancellazione» s'intende, la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto. La «mancata effettuazione» del volo originariamente previsto deve essere distinta da un «ritardo», che si configura quando la programmazione del volo originario è abbandonata (cfr. CGUE, sentenza del 19 novembre 2009, C-402/07, C-432/07, Sturgeon e a./Condor e Böck e a./Air France, punto 33 e segg.). La Corte di Giustizia non ha ancora chiarito se un'anticipazione di due ore e 50 minuti possa essere considerata come abbandono del piano di volo .

Secondo la giurisprudenza del Bundesgerichtshof (Corte federale di Giustizia) [OMISSIS] un'anticipazione di non lieve entità di un volo pianificato dal vettore aereo, connesso all'offerta di un volo alternativo, costituisce in ogni caso una cancellazione del volo che può giustificare una richiesta di compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri. Il Bundesgerichtshof (Corte federale di Giustizia) sostiene [OMISSIS] che una cancellazione sarebbe caratterizzata dal fatto che il vettore aereo abbandonerebbe definitivamente il proprio piano di volo originario anche in caso di trasferimento dei passeggeri su un altro volo. Ciò sarebbe già stato chiarito dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia (sentenze del 19.11.09, Sturgeon/Condor; e del 13.10.11, C-83/10, Sousa Rodriguez/Air France), elaborata per distinguere la cancellazione dal ritardo prolungato. Un abbandono

del piano di volo originale si realizzerebbe anche nel caso di anticipazione del volo di diverse ore.

Questo Collegio nutre tuttavia dubbi circa la correttezza di questa interpretazione del diritto dell'Unione da parte del Bundesgerichtshof (Corte federale di Giustizia).

Il fatto che il regolamento sui diritti dei passeggeri non faccia alcuna menzione della possibilità di anticipare un volo, né contenga una disciplina in tal senso, non costituisce, nemmeno a parere di questo Collegio, un ostacolo sostanziale ad un'interpretazione dell'articolo 2, lettera l), conforme alla giurisprudenza del Bundesgerichtshof (Corte federale di Giustizia). Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, in linea di principio, si può parlare di una cancellazione quando il volo inizialmente previsto e ritardato si riversa in un altro volo, ossia quando la programmazione del volo originario viene abbandonata e i passeggeri di quest'ultimo si uniscono a quelli di un volo a sua volta programmato, indipendentemente dal volo per il quale [Or. 10] i passeggeri trasferiti avevano effettuato la loro prenotazione; rileva esclusivamente la situazione individuale di ciascun passeggero trasportato, vale a dire il fatto che, per quanto riguarda il passeggero interessato, la programmazione iniziale del volo sia stata abbandonata (CGUE, sentenza nella causa Sousa/Rodriguez, punto 30 e segg.). Tuttavia, la Corte di giustizia ha altresì precisato che il semplice ritardo dell'orario di partenza effettivo rispetto all'orario di partenza previsto non costituisce una cancellazione; un volo ritardato non potrebbe essere qualificato come cancellato, indipendentemente dalla durata del ritardo, ove la partenza avvenga secondo la programmazione originaria del volo (sentenza nella causa Sturgeon/Condor, punti 32 e 34). Di conseguenza, questo Collegio non dubita del fatto che l'anticipazione di un volo abbia l'effetto di modificare il piano di volo originario ai sensi della giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea.

I dubbi di questo Collegio relativi alla corretta interpretazione dell'articolo 2, lettera l), del regolamento sui diritti dei passeggeri, nascono dal fatto che l'abbandono del piano di volo da parte del vettore aereo operativo, che indubbiamente consegue all'anticipazione di un volo, non comporta necessariamente disagi come nel caso di cancellazioni a breve termine senza offerta di volo alternativo ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto iii), del regolamento, o di ritardi prolungati che devono essere compensati o ridotti tramite misure standardizzate di compensazione, sostegno e assistenza. Infatti, i passeggeri, qualora vengono informati in tempo utile dell'anticipazione del volo, anche in assenza di offerta di un volo sostitutivo ai sensi di quest'ultima disposizione del regolamento, non subiscono disagi e fastidi comparabili ai sensi dei considerando 12 e 13 del regolamento, potendosi adeguarsi per tempo al nuovo piano di volo e, quindi, presentarsi in aeroporto al nuovo orario di partenza. Essi non necessitano, pertanto, di supporto e assistenza durante il tempo di attesa in aeroporto. In assenza di tale tempo di attesa, essi non subiscono disagi o fastidi che richiederebbero una compensazione materiale. Questi potrebbero peraltro

sorgere, tutt'al più, nel caso in cui i passeggeri interessati non vengano preventivamente informati dell'anticipazione e si presentino alla partenza all'orario originariamente previsto. Ciò non è quanto avvenuto nella specie, in quanto gli attori sono stati effettivamente trasportati sul volo di ritorno anticipato. Pertanto, in casi come quello in oggetto, gli unici disagi o fastidi possono essere ravvisati nel fatto che i passeggeri siano stati costretti a cambiare i propri piani di viaggio anticipando il volo di ritorno. Tuttavia, ciò non ha comportato per loro una perdita di tempo, nel senso dell'imposizione di un'attesa.

Nel caso in cui, come nella specie, nell'anticipazione di un volo debba già essere ravvisabile un danno che dia diritto a compensazione pecuniaria, si porrà la questione della quantificazione dell'anticipazione necessaria per poter giustificare la compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri. A parere di questo Collegio, **[Or. 11]** nemmeno i disagi o fastidi regolarmente associati all'anticipazione di diverse ore di un volo sono comparabili a quelli causati da una cancellazione tardiva o da un ritardo prolungato di un volo.

## 2.

Nella giurisprudenza della Corte di giustizia europea resta altresì irrisolta la questione se, nel caso in cui l'anticipazione di un volo possa essere qualificata come cancellazione ai sensi dell'articolo 2, lettera l), del regolamento, il vettore aereo operativo possa invocare un diritto di riduzione ex articolo 7, paragrafo 2, del regolamento sui diritti dei passeggeri, qualora lo spostamento dell'orario di arrivo effettivo rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto abbia luogo entro i periodi di tempo specificati all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento. Questo Collegio nutre dubbi in merito all'applicazione di tale disposizione all'ipotesi di anticipazione del volo già per il sol fatto che, sebbene implichi la comunicazione di un volo alternativo, nella misura in cui sia anzitutto connessa ad una cancellazione, non costituisce un'offerta ai sensi dell'articolo 8 del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei, come presupposto dall'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento sui diritti dei passeggeri. Ai sensi dell'articolo 8 del regolamento, i passeggeri beneficiano effettivamente di un diritto di scelta e il considerando 20 afferma che devono essere pienamente informati in merito ai loro diritti. Ciò significa che il vettore aereo che cancelli un volo è tenuto a proporre ai passeggeri una scelta alle condizioni fissate dall'articolo 8, paragrafo 1, lettere a), b) e c), del regolamento (CGUE, sentenza del 29.07.2019, C-354/18, Rusu/Blue Air, punto 53, per il caso di negato imbarco). Secondo la Corte di giustizia (sent. cit., punto 54), ne consegue che una simile proposta deve fornire ai passeggeri che abbiano subito un negato imbarco le informazioni necessarie per consentire loro di operare una scelta efficace al fine di annullare il volo e di farsi rimborsare il biglietto ovvero di proseguire il trasporto aereo verso la destinazione finale in condizioni comparabili, non appena possibile o ad una data successiva. Tali requisiti di un'offerta di volo alternativo non sono soddisfatti qualora il vettore aereo si limiti a comunicare al passeggero l'anticipazione del volo.

3.

Le condizioni di trasporto comparabili di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettere b) e c), del regolamento sui diritti dei passeggeri, sono collegate al volo originariamente prenotato e, quindi, al contratto di trasporto aereo. Non è ancora stato precisato, inoltre, se un volo anticipato di due ore e 50 minuti sia in tal senso comparabile al volo originariamente prenotato e se costituisca il primo trasporto possibile, cosicché il vettore aereo convenuto, comunicando l'anticipazione, avrebbe adempiuto gli obblighi previsti dal regolamento. **[Or. 12]**

V.

Per quanto riguarda il capo della domanda attrice relativo all'esenzione dal diritto a remunerazione del loro rappresentante processuale, l'emananda decisione in merito di questo Collegio dal contenuto che l'avviso da presentare al passeggero, ex articolo 14, paragrafo 2, del regolamento de quo, deve necessariamente possedere.

[OMISSIS] [la normativa nazionale non prevede un diritto di esenzione in caso di mora].

Al di fuori dell'ipotesi della mora, questo Collegio ritiene che il rimborso delle spese di assistenza da parte di un legale sostenute per la prima rivendicazione di una compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri, [OMISSIS] non possa essere senz'altro affermata nel caso in cui il vettore aereo operativo sia venuto meno ai propri obblighi sanciti dall'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento medesimo. Nella specie, si deve ritenere che tali obblighi non siano stati soddisfatti.

Qualora il vettore aereo operativo non abbia adempiuto l'obbligo di fornire al passeggero un avviso scritto, tale omissione non legittima di per sé il ricorso all'assistenza legale nella richiesta extragiudiziale della compensazione pecuniaria. Infatti, ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 2, prima frase, del regolamento de quo, il vettore aereo operativo è tenuto solo a presentare un avviso scritto che precisi le regole in materia di compensazione pecuniaria ed assistenza previste dal regolamento stesso; a parere di questo Collegio, dal considerando 20 del preambolo non emerge diversa conclusione. Ciò significa, in particolare, che il vettore aereo non è tenuto ad una qualificazione giuridica dei fatti specifici sulla base di una delle norme del regolamento medesimo. Per questa ragione, i passeggeri devono essere informati non in merito ai «loro» diritti ma, in generale, in merito alle «regole.» Questo Collegio non ignora, tuttavia, che il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) [OMISSIS] ha affermato che le informazioni da fornire obbligatoriamente al passeggero ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento, dovrebbero consentirgli di far valere i propri diritti nei confronti del vettore aereo operativo **[Or. 13]** in modo efficace e senza l'assistenza di un avvocato, ossia, informandolo in termini sufficientemente chiari, ai fini della richiesta di compensazione pecuniaria, circa l'esatta denominazione

sociale, il recapito, l'importo spettante in base alla distanza e, se del caso, i documenti da allegare. La ratio e la finalità dell'obbligo di informazione consisterebbero nel consentire ai passeggeri stessi di far valere la compensazione pecuniaria nei confronti del vettore aereo operativo, come emergerebbe dal considerando 20.

Questo Collegio non condivide tale tesi, in quanto il considerando del regolamento, richiamato al riguardo dal Bundesgerichtshof (Corte federale di Giustizia) non menziona il fatto che ai passeggeri dovrebbe essere risparmiata la necessità di richiedere assistenza legale. Inoltre, a parere di questo Collegio, il legislatore ha tenuto conto delle motivazioni esposte al considerando 20 e che tali considerazioni lo hanno indotto a intendere l'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento proprio nel senso di non imporre al vettore aereo l'obbligo di informare il passeggero in merito ai propri diritti nel caso specifico, bensì unicamente in merito ai diritti desumibili dalla formulazione della disposizione. Anche altre versioni linguistiche del regolamento diverse dal tedesco, come quella francese o inglese, fanno riferimento, nell'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento, solo all'obbligo di presentare al passeggero un avviso scritto contenente le norme («*une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du présent règlement*» e «*a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation*»), per cui anche in questo caso non vi è alcuna indicazione che l'obbligo del vettore aereo operativo vada oltre le informazioni generali riguardanti dette norme.

Per queste ragioni, questo Collegio non condivide neppure [OMISSIS] la tesi accolta dal Bundesgerichtshof (Corte federale di Giustizia) secondo cui, qualora il vettore aereo operativo sia venuto meno al proprio obbligo d'informazione ex articolo 14, paragrafo 2, del regolamento de quo, sorgerebbe il diritto al rimborso degli onorari relativi all'intervento dell'avvocato, dovuti per effetto dell'incarico di rappresentanza extragiudiziale conferito in occasione della prima rivendicazione della compensazione pecuniaria. Gli attori non possono chiedere l'esenzione dal diritto del loro rappresentante alla remunerazione, sorto in fase precontenziosa, neppure per motivi diversi. La questione sollevata è quindi rilevante anche ai fini della decisione su tale capo della domanda attrice, dal momento che se la convenuta avesse adempiuto in misura sufficiente agli obblighi previsti dall'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento, fornendo informazioni generali sui diritti spettanti in caso di cancellazione o di ritardo di un volo, gli attori non avrebbero diritto al rimborso delle spese legali sostenute nella fase precontenziosa. Per contro, esse sarebbero rimborsabili nel caso in cui la convenuta fosse venuta meno ai propri obblighi d'informazione [Or. 14] sui diritti specifici spettanti agli attori a seguito degli inconvenienti occorsi.

Questo Collegio ritiene che dalla giurisprudenza del Bundesgerichtshof (Corte federale di Giustizia) emergano dubbi circa la corretta applicazione del diritto dell'Unione, ragion per cui si vede obbligata a chiedere alla Corte di giustizia dell'Unione europea, ai sensi dell'articolo 267, paragrafo 3, del TFUE,

l'interpretazione dell'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento sui diritti dei passeggeri.

VI.

[OMISSIS]

VII.

[OMISSIS]

DOCUMENTO DI LAVORO