

# RESPONSABILITÀ CIVILE E PREVIDENZA

rivista bimestrale di dottrina,  
giurisprudenza e legislazione

diretta da  
Giovanni Iudica – Ugo Carnevali

| estratto

**CANCELLAZIONE DEL VOLO:  
LA TEMPESTIVA  
COMUNICAZIONE DA PARTE  
DEL SOLO INTERMEDIARIO  
NON ESONERA IL VETTORE  
AEREO OPERATIVO DAGLI  
OBBLIGHI DEL REG. (CE)  
N. 261/2004**

*di* Simone Vernizzi



GIUFFRÈ EDITORE

## 172 CANCELLAZIONE DEL VOLO E OBBLIGHI DEL VETTORE AEREO OPERATIVO

CORTE GIUST. UE, 11 MAGGIO 2017, CAUSA C-302/16 - SEZ. VIII - B.J.A.K. c. SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ NV (\*)

**Trasporto aereo di persone - Cancellazione del volo e modifica dell'orario - Obblighi di assistenza e compensazione - Comunicazione all'agente di viaggi in tempo utile - Esonero da obbligo di compensazione pecuniaria - Non sussiste.**

(CONVENZIONE DI MONTREAL 28 MAGGIO 1999, PER L'UNIFICAZIONE DI ALCUNE REGOLE RELATIVE AL TRASPORTO AEREO INTERNAZIONALE; REG. N. 295/91/CEE; REG. N. 261/2004/CE; COD. NAV. ARTT. 941 SS.)

*L'articolo 5, paragrafo 1, lett. c), e l'articolo 7 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, devono essere interpretati nel senso che il vettore aereo operativo è tenuto a pagare la compensazione pecuniaria di cui a tali disposizioni in caso di cancellazione del volo che non è stata oggetto di una comunicazione ai passeggeri almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto, anche qualora tale vettore abbia informato di tale cancellazione, almeno due settimane prima di tale orario, l'agente di viaggio tramite il quale il contratto di trasporto è stato stipulato con il passeggero interessato e quest'ultimo non sia stato informato da tale agente entro detto termine.*

[Non si rinviengono precedenti in materia]

**FATTO E DIRITTO** - 1. La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il Regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1).

2. Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia che oppone il sig. B.J.A.K. alla Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV (in prosieguo: la «SLM»), vettore aereo, in relazione al rifiuto di detto vettore di accordare al sig. K. una compensazione pecuniaria per la cancellazione del suo volo.

Diritto dell'Unione  
Regolamento n. 261/2004

3. I considerando 1, 7 e 12 del Regolamento n. 261/2004 così recitano:

«(1) L'intervento della Comunità 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. (...)

(7) Per garantire l'effettiva applicazione del presente regolamento, gli obblighi da esso derivanti dovrebbero incombere al vettore aereo che opera o intenda operare un volo con un aeromobile di proprietà, preso a noleggio con o senza equipaggio o in qualsiasi altra forma. (...)

(12) Sarebbe anche opportuno limitare i disagi e i fastidi causati dalla cancellazione di un volo. Per conseguire tale obiettivo si dovrebbe esigere che i vettori aerei informino della cancellazione del volo i passeggeri interessati prima dell'ora prevista per la partenza e offrano altresì loro di proseguire il viaggio con un volo alternativo ragionevole, affinché essi possano decidere diversamente. Se non ottemperano a

(\*) Fonte: [www.curia.eu](http://www.curia.eu).

questo obbligo i vettori aerei dovrebbero offrire una compensazione pecuniaria ai passeggeri, salvo qualora la cancellazione sia dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso».

4. L'articolo 2 di tale regolamento prevede quanto segue:

«Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni (...)

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; (...)».

5. L'articolo 3, paragrafo 5, di detto regolamento precisa quanto segue:

«Il presente regolamento si applica ad ogni vettore aereo operativo che trasporta i passeggeri di cui ai paragrafi 1 e 2. Allorché un vettore aereo operativo che non abbia stipulato un contratto con il passeggero ottempera agli obblighi previsti dal presente regolamento, si considera che esso agisce per conto della persona che ha stipulato un contratto con tale passeggero».

6. L'articolo 5, paragrafi 1 e 4, dello stesso regolamento ha il seguente tenore:

«1. 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 (...)

4. L'onere della prova, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito della cancellazione del volo, incombe al vettore aereo operativo».

7. L'articolo 7, paragrafo 1, del Regolamento n. 261/2004 precisa quanto segue:

«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 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;

c) 600 EUR per le tratte aeree che non rientrano nelle lettere a) o b). (...)».

8. L'articolo 13 di tale regolamento così dispone:

«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».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

9. Il sig. K. prenotava, sul sito Internet [www.gate1.nl](http://www.gate1.nl) (in prosieguo: il « sito Gate 1 »), un volo di andata e ritorno da Amsterdam Schipol (Paesi Bassi) a Paramaribo (Suriname), operato dalla SLM. Il decollo del volo di andata era previsto per il 14 novembre 2014 alle 15:15.

10. Il 9 ottobre 2014 la SLM comunicava al sito Gate 1 la cancellazione di tale volo.

11. Il 4 novembre 2014 il sig. K. riceveva un messaggio di posta elettronica dal sito Gate 1 che lo informava del fatto che il suo volo di andata era ormai previsto il 15 novembre 2014 alle 14:15.

12. Il 20 dicembre 2014 il sig. K. chiedeva alla SLM una compensazione pecuniaria a tale titolo,

domanda che veniva respinta il 5 marzo 2015, in ragione del fatto che l'informazione sulla modifica della data di partenza era stata trasmessa al sito Gate 1 il 9 ottobre 2014.

13. Il 12 giugno 2015 il sito Gate 1 informava il sig. K. che declinava ogni responsabilità per il danno di cui veniva ad esso chiesto il risarcimento con la motivazione in sostanza, innanzitutto, che il suo mandato si limitava alla conclusione di contratti tra passeggeri e vettori aerei, poi, che esso non era, quindi, responsabile delle modifiche di orari effettuate da un vettore aereo e, infine, che la responsabilità di informare i passeggeri in una situazione del genere spettava al vettore aereo, al quale era trasmesso, nel dossier di prenotazione, l'indirizzo di posta elettronica del passeggero.

14. Il 12 giugno 2015 il signor K. richiedeva nuovamente alla SLM un risarcimento danni forfettario di EUR 600, come previsto dall'articolo 7, paragrafo 1, lettera c) del Regolamento n. 261/2004. Il 3 settembre 2015 tale istanza veniva respinta.

15. Successivamente, il sig. K. adiva il Rechtbank Noord-Nederland (tribunale dei Paesi Bassi settentrionali) al fine di ottenere la condanna della SLM, con sentenza immediatamente esecutiva, al pagamento dell'importo suddetto.

16. La SLM si oppone a tale domanda. Essa sostiene, innanzitutto, che il sig. K. aveva stipulato un contratto di viaggio con un agente di viaggio. Essa precisa, inoltre, che tutti gli agenti di viaggio che commercializzano i suoi biglietti, incluso il sito Gate 1, erano stati informati della cancellazione del volo del 14 novembre 2014. Infine, essa rileva che è usuale che i vettori aerei comunichino le proprie informazioni relative ai voli agli agenti di viaggio che hanno stipulato il contratto di viaggio e di trasporto in nome dei passeggeri, poiché tali agenti dovranno trasmettere tali informazioni ai passeggeri. Orbene, nella specie, tenuto conto dell'informazione comunicata dalla SLM al sito Gate 1 il 9 ottobre 2014, si doveva ritenere che il sig. K. era stato informato della cancellazione del suo volo più di due settimane prima dell'orario di partenza previsto dello stesso.

17. Il giudice del rinvio ritiene che il Regolamento n. 261/2004 non precisi le modalità secondo cui il vettore aereo deve informare i passeggeri in caso di cancellazione del volo nell'ipotesi di un contratto di trasporto stipulato per il tramite di un agente di viaggio o di un sito Internet.

18. In tali circostanze, il Rechtbank Noord-Nederland (tribunale dei Paesi Bassi settentrionali) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Quali requisiti (formali e sostanziali) debba soddisfare l'esecuzione dell'obbligo di comunicazione, di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del Regolamento n. 261/2004, qualora il contratto di trasporto sia stato stipulato per il tramite di un agente di viaggio o la prenotazione sia stata effettuata mediante un sito Internet».

Sulla questione pregiudiziale

19. Dalla decisione di rinvio risulta che il richiedente nel procedimento principale, un passeggero avente acquistato, per il tramite di un'agenzia di viaggi *on-line*, un biglietto per un volo operato dalla SLM, richiede a tale vettore aereo il pagamento della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e all'articolo 7 del Regolamento n. 261/2004, per il motivo che esso non sarebbe stato informato della cancellazione di tale volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto.

20. È tuttavia pacifico, secondo tale decisione, che più di due settimane prima dell'orario di partenza previsto del volo di cui trattasi, detto vettore aereo ha informato l'agenzia di viaggi *on-line* della cancellazione del volo in questione, ma che tale agente ha comunicato l'informazione al richiedente nel procedimento principale solo dieci giorni prima dell'orario di partenza previsto. A tale proposito, non risulta affatto da detta decisione che tale richiedente contesti le modalità di tale comunicazione e il carattere effettivo della stessa.

21. Pertanto, con la sua questione, il giudice del rinvio chiede se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e

l'articolo 7 di detto regolamento debbano essere interpretati nel senso che il vettore aereo operativo è tenuto a pagare la compensazione pecuniaria di cui a tali disposizioni in caso di cancellazione del volo che non è stata oggetto di una comunicazione ai passeggeri almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto, anche qualora tale vettore abbia informato di tale cancellazione, almeno due settimane prima di tale data, l'agente di viaggio tramite il quale il contratto di trasporto era stato stipulato con il passeggero interessato e quest'ultimo non sia stato informato da tale agente entro tale termine.

22. L'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del Regolamento n. 261/2004, enuncia che, in caso di cancellazione di un volo, i passeggeri interessati hanno diritto ad una compensazione pecuniaria da parte del vettore aereo operativo conformemente all'articolo 7 di tale regolamento, a meno che non siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto.

23. Conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, del Regolamento n. 261/2004, l'onere della prova, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito della cancellazione del volo di cui trattasi, incombe al vettore aereo operativo.

24. Per giurisprudenza costante, ai fini dell'interpretazione di una disposizione di diritto dell'Unione, si deve tener conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (sentenza del 16 novembre 2016, *Hemming e a.*, C-316/15, EU:C:2016:879, punto 27 e giurisprudenza ivi citata).

25. Nella specie, come hanno rilevato sia i governi francese, austriaco e polacco, sia la Commissione europea nelle loro osservazioni scritte, dal tenore letterario chiaro di tali disposizioni deriva che, qualora il vettore aereo operativo non sia in grado di dimostrare che il passeggero interessato è stato informato della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto, esso è tenuto a pagare la compensazione prevista da tali disposizioni.

26. Contrariamente a quanto sostiene la SLM, un'interpretazione del genere vale non soltanto ove il contratto di trasporto sia stato stipulato direttamente tra il passeggero interessato e il vettore aereo, ma anche qualora tale contratto sia stato stipulato per il tramite di un terzo, quale, come nel procedimento principale, un'agenzia di viaggi *on-line*.

27. Infatti, come deriva tanto dall'articolo 3, paragrafo 5, del Regolamento n. 261/2004, quanto dai considerando 7 e 12 dello stesso, il vettore aereo che opera o ha l'intenzione di operare un volo è l'unico responsabile della compensazione dei passeggeri per l'inadempimento degli obblighi derivanti da tale regolamento, tra i quali, in particolare, l'obbligo di comunicazione di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), dello stesso.

28. Solo una tale interpretazione è in grado di soddisfare l'obiettivo di garantire un livello elevato di protezione dei passeggeri enunciato al considerando 1 del Regolamento n. 261/2004, che garantisce che il passeggero il cui volo sia stato prenotato per il tramite di un terzo prima di essere cancellato, sia in grado di identificare il soggetto debitore della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e all'articolo 7 di tale regolamento.

29. Va tuttavia rilevato che gli obblighi assolti dal vettore aereo operativo in forza del Regolamento n. 261/2004 non compromettono il suo diritto di chiedere il risarcimento, conformemente al diritto nazionale applicabile, a qualsiasi soggetto all'origine dell'inadempimento di tale vettore ai propri obblighi, inclusi i terzi, come prevede l'articolo 13 di tale regolamento (v., in tal senso, sentenza del 17 settembre 2015, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, punto 46 e giurisprudenza ivi citata).

30. Tale articolo precisa, in particolare, che il Regolamento n. 261/2004 non limita in alcun modo il diritto del vettore aereo operativo di chiedere il rimborso a un operatore turistico o qualunque altra persona con cui abbia stipulato un contratto.

31. Alla luce delle considerazioni che precedono, si deve rispondere alla questione dichiarando che

l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e l'articolo 7 del Regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che il vettore aereo operativo è tenuto a pagare la compensazione pecuniaria di cui a tali disposizioni in caso di cancellazione del volo che non è stata oggetto di una comunicazione ai passeggeri almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto, anche qualora tale vettore abbia informato di tale cancellazione, almeno due settimane prima di tale data, l'agente di viaggio tramite il quale il contratto di trasporto è stato stipulato con il passeggero interessato e quest'ultimo non sia stato informato da tale agente entro detto termine. (*Omissis*).

## CANCELLAZIONE DEL VOLO: LA TEMPESTIVA COMUNICAZIONE DA PARTE DEL SOLO INTERMEDIARIO NON ESONERA IL VETTORE AEREO OPERATIVO DAGLI OBBLIGHI DEL REG. (CE) N. 261/2004 (\*)

di **Simone Vernizzi** – *Associato di diritto della navigazione nell'Università di Modena e Reggio Emilia*

Con la pronunzia in commento la Corte di Giustizia UE interviene ancora una volta sull'interpretazione del dettato dell'art. 5 del Reg. (CE) n. 261/2004, relativo alla «cancellazione del volo», provvedendo a precisare il contenuto degli obblighi di comunicazione previsti dalla lett. c) del par. 1 della disposizione richiamata, che, se correttamente adempiuti, esonerano il vettore operativo dal versamento della compensazione pecuniaria prevista dall'art. 7 del medesimo regolamento. Per la Corte tali obblighi sono correttamente adempiuti se l'informazione giunge tempestivamente al passeggero, con la conseguenza che il vettore non si esonera comunicando tali circostanze al solo intermediario.

*With the ruling under review, the EU Court of Justice intervenes again on the interpretation of art. 5 of Regulation (EC) No. 261/2004, on the "cancellation of flight", detailing the content of the obligations provided for in lett. c) of par. 1 of the recalled provision, which, if correctly fulfilled, exempts the operating carrier from the payment of the financial compensation provided for in art. 7 of that regulation. For the Court these obligations are properly fulfilled if the information is timely communicated to the passenger, with the consequence that the carrier is not exonerated by notifying such circumstances to the sole intermediary.*

**Sommario** 1. I fatti, la questione pregiudiziale. — 2. La cancellazione del volo tra inesecuzione del trasporto, ritardo all'arrivo e ritardo alla partenza. — 3. La cancellazione come fatto modificativo del programma iniziale: il programma alternativo di cui all'art. 8. — 4. (*Segue*). La cancellazione come fatto imputabile al vettore aereo operativo. I doveri (di informazione e di prestazione) di cui all'art. 5. — 5. Intermediazione del servizio di trasporto aereo e Reg. (CE) n. 261/2004. — 6. (*Segue*). Intermediario di viaggio e doveri informativi nei confronti del turista-viaggiatore. — 7. Brevi considerazioni conclusive.

(\*) Contributo approvato dai Referee.

## 1. I FATTI, LA QUESTIONE PREGIUDIZIALE

La domanda di pronuncia pregiudiziale su cui verte il presente commento è stata proposta nell'ambito di una controversia promossa da un passeggero nei confronti di un vettore aereo olandese all'esito del rifiuto di quest'ultimo di corrispondere la compensazione pecuniaria ex art. 7, Reg. (CE) n. 261/2004<sup>(1)</sup>, per la cancellazione subita dal suo volo.

In particolare, il viaggiatore prenotava, servendosi all'uopo di un intermediario operante in rete, un volo di andata e ritorno da Amsterdam Schipol (Paesi Bassi) a Paramaribo (Suriname), con decollo del volo di andata previsto per il giorno 14 novembre 2014, ore 15.15.

Il 9 ottobre 2014 il vettore operativo comunicava all'intermediario la cancellazione di tale volo. Soltanto in data 4 novembre 2014 — e, dunque, meno del termine di due settimane prima della partenza inizialmente prevista — il viaggiatore veniva avvertito per posta elettronica dall'intermediario che il suo volo di andata era ormai previsto per il 15 novembre 2014 alle 14.15.

Il 20 dicembre 2014 il viaggiatore indirizzava pertanto richiesta di corresponsione della compensazione pecuniaria ai sensi di cui all'art. 7, par. 1, lett. c), del citato regolamento, istanza che veniva tuttavia respinta dal vettore nel marzo successivo, in ragione del fatto che l'informazione sulla modifica della data di partenza era stata trasmessa all'intermediario già in data 9 ottobre 2014.

L'intermediario per parte sua declinava ogni responsabilità per il danno subito dal viaggiatore in ragione del fatto, in primo luogo, che il suo mandato si limitava alla conclusione di contratti tra passeggeri e vettori aerei, non essendo lo stesso di conseguenza responsabile delle modifiche di orari effettuate da un vettore aereo; inoltre, che la responsabilità di informare i passeggeri in una situazione del genere spettava al vettore aereo, al quale era stato tra l'altro trasmesso, nel dossier di prenotazione, l'indirizzo di posta elettronica del passeggero.

All'esito di ulteriore infruttuosa istanza rivolta al vettore, il viaggiatore adiva pertanto il Rechtbank Noord-Nederland al fine di ottenere la condanna del vettore al pagamento dell'importo di cui all'art. 7, par. 1, lett. c), del Reg. (CE) n. 261/2004 (Euro 600,00). Si costituiva il vettore chiedendo il rigetto della domanda ed opponendo che l'attore aveva stipulato un contratto di viaggio con un intermediario, e tutti gli intermediari che commercializzano i suoi biglietti erano stati informati della cancellazione del volo del 14 novembre 2014 con ampio anticipo rispetto ai termini previsti dalla normativa di riferimento. Rilevava inoltre che è usuale che i vettori aerei comunichino le proprie informazioni relative ai voli agli agenti di viaggio che hanno stipulato il contratto di viaggio e di trasporto in nome dei

---

<sup>(1)</sup> Reg. (CE) n. 261/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004 *che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91*, pubblicato in *GU L* 46/1 del 17 febbraio 2004, entrato in vigore il 17 febbraio 2005; per un commento si rinvia a ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il regolamento n. 261/2004/CE*, in *Giust. civ.*, 2004, II, 471 ss.; ID., *Overbooking, cancellazione e ritardo: nuove regole per il trasporto aereo comunitario di persone*, in *Dir. tur.*, 2004, 205 ss. Più recentemente: TURCO BULGHERINI, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, ROSAFIO-TRANQUILLI LEALI (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria e uniforme*, Milano, 2011, 383 ss.; BRIGNARDELLO-ROSAFIO, *Il contratto di trasporto aereo di persone*, in Morandi (diretto da), *I contratti del trasporto*, t. I, Bologna, 2013, 3 ss. Ci sia altresì permesso di rinviare a VERNIZZI, *Cancellazione del volo*, in CAGNAZZO-TOSCHEI-POZZI (a cura di), *Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e codice della strada*, Torino, 2012, 543 ss.

passaggeri, poiché tali agenti dovranno trasmettere dette informazioni ai passeggeri. Di conseguenza, tenuto conto dell'informazione comunicata all'intermediario il 9 ottobre 2014, il passeggero era stato informato della cancellazione del suo volo ben prima del termine di due settimane prima dell'orario di partenza previsto, richiesto dall'art. 5, par. 1, lett. c), del Reg. (CE) n. 261/2004.

Sul punto di diritto controverso, il giudice del rinvio ritiene che il regolamento in questione non precisi le modalità con le quali il vettore aereo deve informare i passeggeri in caso di cancellazione del volo nell'ipotesi di un contratto di trasporto stipulato per il tramite di un agente di viaggio o di un sito internet; pertanto decideva di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale: «quali requisiti (formali e sostanziali) debba soddisfare l'esecuzione dell'obbligo di comunicazione, di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del Regolamento n. 261/2004, qualora il contratto di trasporto sia stato stipulato per il tramite di un agente di viaggio o la prenotazione sia stata effettuata mediante un sito internet».

## 2. LA CANCELLAZIONE DEL VOLO TRA INESECUZIONE DEL TRASPORTO, RITARDO ALL'ARRIVO E RITARDO ALLA PARTENZA

Nonostante la dignità normativa acquisita dalla cancellazione del volo nell'ambito del Reg. (CE) n. 261/2004, le dispute in merito alla natura ed all'inquadramento della fattispecie che ci occupa non si sono per certo sopite.

È noto infatti che risalente giurisprudenza francese <sup>(2)</sup>, richiamata dalla dottrina internazionale <sup>(3)</sup> e, più recentemente, da quella interna <sup>(4)</sup>, ricorreva alla distinzione tra voli regolari e non quale criterio discrezionale tra la cancellazione intesa quale inesecuzione del trasporto (che sarebbe concepibile soltanto in relazione ai voli non di linea) ovvero quale ritardo [in cui sostanzialmente si risolverebbe la cancellazione rispetto ad un volo di linea, dato che, fatta salva l'ipotesi di totale perdita di interesse da parte dell'utente <sup>(5)</sup>, in tale caso sarebbe teoricamente sempre possibile avvalersi di un volo successivo].

Posto che, per il Reg. (CE) n. 261/2004, di cancellazione può parlarsi altresì in relazione ai voli di linea <sup>(6)</sup>, permane pertanto la necessità di distinguere la figura che ci occupa dal ritardo.

<sup>(2)</sup> Si allude alle sentenze emesse dal Tribunal de Commerce de la Seine del 17 gennaio 1949 e dal Tribunal de Grande Instance de la Seine del 9 luglio 1960, entrambe citate da BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, in *Tratt. dir. civ. e comm.*, già diretto da Cicu-Messineo, continuato da Mengoni, Vol. XXVI, t. 3, Milano, 2001, 478 ss., spec. 479, le quali hanno ricondotto la soppressione del volo al ritardo.

<sup>(3)</sup> Cfr., SUNDBERG, *Air Charter A Study in Legal Development*, Stockholm, 1961, 399 ss., spec. 412 ss., specie a proposito del caso *Robert-Houdin v Panair do Brasil*, ove chiosa in questi termini: «*Since non continuous air line service is involved, the airline's refusal to perform the contract is likely to be of the categorical and persistent kind*».

<sup>(4)</sup> Così, BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 479 s.; ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il regolamento n. 261/2004/CE*, cit., spec. 474; ID., *Overbooking, cancellazione e ritardo: nuove regole per il trasporto aereo comunitario di persone*, cit., 205 ss.; COMENALE PINTO, *Il contratto di trasporto di persone*, in MORANDI-COMENALE PINTO-LA TORRE, *I contratti turistici*, Milano, 2004, 145 ss., spec. 220.

<sup>(5)</sup> BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 480, il quale sottolinea il venir meno di qualsiasi ragione di distinguere nell'ipotesi in cui non solo il volo che il passeggero intendeva utilizzare ma anche quelli successivi vengano soppressi, «*per un periodo di tempo tale da rendere ragionevolmente privo di interesse, per ogni normale utente del trasporto aereo, il compimento della prestazione di trasporto da parte del vettore*».

<sup>(6)</sup> Essa infatti produce in ogni caso, a carico del vettore (*operativo*) le conseguenze indicate alle lett. a) e b) del par. 1 dell'art. 5 del regolamento. Per l'art. 5, par. 1, lett. a), in caso di cancellazione del volo, ai passeggeri

Peraltro, se prima dell'intervento del legislatore comunitario il confronto (e la necessità di assimilare o distinguere) si poneva con riferimento al ritardo all'arrivo a destinazione, successivamente all'entrata in vigore del Reg. (CE) n. 261/2004 il raffronto dev'essere operato altresì con riguardo al ritardo (prolungato) alla partenza, per le differenti conseguenze che ne derivano sul piano disciplinare.

Ciò, anche se, con la nota sentenza c.d. *Sturgeon* <sup>(7)</sup>, la Corte di Giustizia Ue ha assimilato, ai fini del (riconoscimento del) diritto alla compensazione pecuniaria di cui all'art. 7, i passeggeri di voli ritardati a quelli di voli cancellati, nel momento in cui, « *a causa di un volo ritardato, (...) giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo* » <sup>(8)</sup>: non foss'altro per le previsioni di cui all'art. 8, par. 1, lett. b) e c), nonché par. 3, le quali continuerebbero ad applicarsi esclusivamente alla cancellazione del volo <sup>(9)</sup>.

Nell'intento di dissipare i dubbi generati dalla prassi vettoriale ed aeroportuale <sup>(10)</sup>, il

---

interessati, « è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8 »; ai sensi della successiva lett. b), inoltre, « è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 9, paragrafo 2, nonché, in caso di volo alternativo quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c) ». Si riscrive, per comodità, il testo delle disposizioni richiamate, per le parti che interessano: art. 8 « *Diritto a rimborso o all'imbarco su un volo alternativo - 1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, al passeggero è offerta la scelta tra: a) il rimborso entro sette giorni, secondo quanto previsto nell'articolo 7, paragrafo 3, del prezzo pieno del biglietto, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato, per la o le parti di viaggio non effettuate e per la o le parti di viaggio già effettuate se il volo in questione è divenuto inutile rispetto al programma iniziale del passeggero, nonché, se del caso: un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile; b) l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile; o c) l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti. 2. (...). 3. Qualora una città o regione sia servita da più aeroporti ed un vettore aereo operativo offra ad un passeggero l'imbarco su un volo per un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, le spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero, sono a carico del vettore aereo operativo* ». Art. 9 « *Diritto ad assistenza - 1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, il passeggero ha diritto a titolo gratuito: a) a pasti e bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa; b) alla sistemazione in albergo: qualora siano necessari uno o più pernottamenti, o qualora sia necessario un ulteriore soggiorno, oltre a quello previsto dal passeggero; c) al trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione (albergo o altro). 2. Inoltre, il passeggero ha diritto ad effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica* ».

<sup>(7)</sup> Corte giust. Ce, 19 novembre 2009, proc. riun. C-402/07 (*Christopher, Gabriel e Alana Sturgeon c. Condor Flugdienst GmbH*) e C-432/07 (*Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz c. Air France SA*). La si legga in *Guida dir.*, 2009, 49, 111 ss., con commento di LEANDRO, *Passeggeri con diritto al rimborso forfezzato anche quando il volo ha un ritardo di tre ore*; in *Dir. trasp.*, 2010, 113 ss., con nota di CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*; e in *Dir. mar.*, 2011, 106 ss., con nota di STUCCHI, *La Corte di Giustizia interviene sui diritti dei passeggeri in caso di ritardo del volo*. Ci sia permesso altresì di rinviare a *Riv. it. dir. tur.*, 2011, 51 ss., con commento dello scrivente, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*.

<sup>(8)</sup> Cfr., Corte giust. Ce, 19 novembre 2009, punti 69 e 73, n. 2).

<sup>(9)</sup> Il riferimento è al diritto all'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, non appena possibile [par. 1, lett. b)] ovvero ad una data successiva di gradimento al passeggero [par. 1, lett. c)], nonché al diritto ad ottenere il pagamento delle spese di trasferimento qualora il volo alternativo giunga a destinazione in aeroporto diverso da quello prenotato (purché nella medesima città o regione, par. 3).

<sup>(10)</sup> I vettori ad esempio erano inclini a qualificare l'evento in ogni caso come ritardo, in ragione del fatto che per il ritardo non era previsto l'obbligo di corresponsione della compensazione pecuniaria; con riferimento alla prassi aeroportuale, invece, si sottolinea ad esempio come ad un volo ritardato al giorno successivo possa venire

supremo interprete del diritto europeo ha stabilito che un volo deve considerarsi «cancellato», allorché la programmazione del volo originario è abbandonata e i passeggeri si uniscono a quelli di altro volo il quale, a sua volta, è stato programmato indipendentemente da quello per il quale i passeggeri trasferiti avevano effettuato la loro prenotazione <sup>(11)</sup>: «ritardato», è invece il volo effettuato in conformità alla programmazione originariamente prevista ove l'orario di partenza effettivo viene ritardato rispetto a quello previsto <sup>(12)</sup>.

Ciò non ostante, la prassi applicativa ha nuovamente segnalato l'urgenza di prendere posizione in merito ad ulteriori ipotesi concrete. E così, se deve senz'altro ritenersi cancellato il volo dell'aeromobile decollato ma successivamente costretto a tornare all'aeroporto di partenza (il c.d. volo «interrotto») <sup>(13)</sup>, più articolata si presenta la soluzione rispetto ai voli «deviati», nei quali il passeggero raggiunge un aeroporto *diverso* da quello indicato quale destinazione finale secondo l'itinerario originario.

Inizialmente la Commissione europea, nell'ambito della proposta di modifica del Reg. (CE) n. 261/2004, non aveva esitato a ricondurre tale situazione alla cancellazione del volo, ed in ragione di ciò ha altresì proposto di ampliare la definizione di tale figura, in modo da comprendere i voli interrotti ed i voli deviati <sup>(14)</sup>.

Successivamente, tuttavia, la stessa decideva di operare una ulteriore distinzione, dovendo il volo deviato considerarsi come semplicemente ritardato nel momento in cui il vettore proponga l'imbarco su un volo alternativo, non appena possibile ed a condizioni comparabili, verso la destinazione finale ovvero altra qualsiasi concordata col passeggero. Tali ed altri orientamenti interpretativi sono poi da ultimo confluiti nel testo della Comunicazione della Commissione 2016/C 214/04 <sup>(15)</sup>, la quale, in linea con le indicazioni contenute nel Libro Bianco in materia di trasporti <sup>(16)</sup> mira a chiarire (l'interpretazione di) una serie di disposizioni contenute nel regolamento, come d'altra parte già la stessa Commis-

---

attribuito un numero differente rispetto a quello annotato, ingenerando in tal modo la convinzione che il volo originario sia stato cancellato: ciò, tuttavia avviene esclusivamente per distinguere il volo con lo stesso numero programmato per quel giorno successivo. Ci sia permesso rinviare, sul punto, a VERNIZZI, *La non immediata nozione di "circostanze eccezionali" di cui al Reg. (CE) n. 261/04: conferme e puntualizzazioni della Corte lussemburghese*, commento a Corte giust. Ue, 17 settembre 2015, causa C-257/14, in questa Rivista, 2016, 137 ss.

<sup>(11)</sup> Cfr., Corte giust. Ce, 19 novembre 2009, cit., punto 35.

<sup>(12)</sup> Cfr., Corte giust. Ce, 19 novembre 2009, cit., punto 32.

<sup>(13)</sup> Cfr., Corte giust. Ue, 13 ottobre 2011, causa C-83/10, in questa Rivista, 2012, 92 ss., con commento dello scrivente, *La Corte di Giustizia ed un caso di volo interrotto*.

<sup>(14)</sup> Cfr., *Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 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 il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli*, COM (2013) 130 definitivo del 13 marzo 2013; spec. all'art. 1, par. 1, lett. d), ove, alla definizione di cancellazione del volo, viene aggiunta la frase «si considera cancellato un volo in cui l'aeromobile è decollato ma, per qualsiasi ragione, in seguito è stato costretto ad atterrare in un aeroporto diverso da quello di destinazione o a tornare all'aeroporto di partenza».

<sup>(15)</sup> Cfr., Comunicazione della Commissione, *Orientamenti interpretativi relativi al 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 al regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (2016/C 214/04)*; spec. per quel che concerne i voli deviati, la stessa opera il distinguo richiamato più sopra nel testo al punto 3.2.4.

<sup>(16)</sup> Cfr., Libro Bianco della Commissione in materia di trasporti, adottato il 28 marzo 2011, *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*, COM (2011) 144 definitivo.

sione aveva provveduto con riferimento al Reg. (CE) n. 1371/2007, in materia di diritti ed obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario <sup>(17)</sup>.

### 3. LA CANCELLAZIONE COME FATTO MODIFICATIVO DEL PROGRAMMA INIZIALE: IL PROGRAMMA ALTERNATIVO DI CUI ALL'ART. 8

Per verità, se la definizione racchiusa all'art. 2, lett. l), del regolamento, sembra rinviare alla totale inesecuzione del trasporto <sup>(18)</sup> — figura la cui disciplina, nel trasporto aereo, è tradizionalmente lasciata dal legislatore internazionale a quello nazionale <sup>(19)</sup> — la previsione di cui all'art. 5 pare invece valutare l'(evento che dà luogo all)a cancellazione come un semplice fatto, dettando la regolamentazione normativamente imposta delle *conseguenze* della mancata esecuzione del *programma* inizialmente previsto: la cancellazione, d'altra parte, rileva in quanto tale <sup>(20)</sup>, a prescindere dalla imputabilità della causa al vettore, provocando la modificazione del contenuto dell'obbligo del vettore aereo <sup>(21)</sup>.

In tale ottica, più di dieci anni or sono, acuta dottrina civilista rilevava come, in tal modo, il legislatore comunitario sarebbe intervenuto sul contenuto del contratto di trasporto aereo, che vedrebbe il vettore modellare il proprio impegno negoziale «*escludendo di obbligarci senz'altro all'esecuzione del contratto di trasporto su un volo predeterminato*»; di conseguenza, eventi quali la cancellazione di un volo (così come, d'altra parte, il negato imbarco) apparterrebbero alla fisiologia del contratto.

Ai sensi dell'art. 5, par. 1, lett. a), il loro verificarsi determinerebbe infatti l'attualità del programma alternativo disciplinato all'art. 8, par. 1, che prevede la possibilità per il passeggero di mantenere in vita il rapporto seppur modificato nel contenuto — imbarcandosi su di un volo alternativo [lett. b) e c)] — ovvero, nel caso sia venuto meno l'interesse, di avvalersi del patto risolutorio che, alla stregua di una ipotesi particolare di impossibilità sopravvenuta, gli consente di sciogliersi dal rapporto — chiedendo il rimborso del prezzo del biglietto [eventualmente anche solo in misura parziale, se trattasi soltanto di una parte

---

<sup>(17)</sup> Cfr., Reg. (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, in GUCE del 3 dicembre 2007, n. L 315/14: per un recente commento, nell'ambito di un più ampio contributo in materia di contratto di trasporto ferroviario di persone, si rinvia a TOSORATTI, *Il contratto di trasporto ferroviario di persone*; e ANTONINI, *La liberalizzazione del trasporto ferroviario*, entrambi in LOBIANCO (a cura di), *Compendio di diritto ferroviario*, Milano, 2012, rispettivamente, 53 ss., e 151 ss.; GAGGIA, *Il trasporto ferroviario di persone*, in Morandi (diretto da), *I contratti del trasporto*, t. II, *Nautica da diporto, trasporto terrestre e ferroviario*, cit., 1425 ss.

<sup>(18)</sup> Il regolamento la definisce infatti come «*la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto*».

<sup>(19)</sup> La Convenzione di Montreal 1999 non si occupa infatti della totale inesecuzione del trasporto ed, allo stesso modo, neppure la precedente Convenzione di Varsavia 1929 se ne interessava in alcun modo.

<sup>(20)</sup> Si leggano in proposito le considerazioni di MAGGIOLO, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità*, in MASALA-ROSAFIO (a cura di), *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Sassari, 15-16 aprile 2005, Villa Mimosa, Associazione degli Industriali della Provincia di Sassari, Milano, 2006, 123 ss.

<sup>(21)</sup> La dimostrazione che «*la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso*» consente infatti al vettore esclusivamente di esonerarsi dall'obbligo di corrispondere la compensazione pecuniaria di cui all'art. 7: nei casi indicati da i) a iii) della lett. c) dell'art. 5 del Regolamento (ove si prescinde totalmente dall'indicazione dei motivi che abbiano condotto alla cancellazione del volo) neppure sorge il diritto alla compensazione pecuniaria.

di viaggio ineffettuata, ma con il conseguente diritto ad un volo di ritorno presso il punto di partenza iniziale, lett. a)]<sup>(22)</sup>.

#### 4. (SEGUE). LA CANCELLAZIONE COME FATTO IMPUTABILE AL VETTORE AEREO OPERATIVO. I DOVERI (DI INFORMAZIONE E DI PRESTAZIONE) DI CUI ALL'ART. 5

Nella mente del legislatore comunitario, la cancellazione del volo provoca gravi disagi e fastidi per i passeggeri (cfr., considerando 2), che possono tuttavia essere limitati con la tempestività dell'informazione relativa all'evento ed eventualmente l'offerta di una prestazione (volo) alternativa «ragionevole» (cfr., considerando 12).

«Tempestiva» è l'informazione pervenuta almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto [art. 5, par. 1, lett. c), punto i)]: il disagio è limitato in quanto il passeggero è ritenuto in tal modo avere la possibilità di organizzarsi diversamente. «Tempestiva» può essere altresì l'informazione comunicata successivamente, se tuttavia, in tal caso, la stessa si accompagna all'offerta di un volo alternativo «ragionevole», vale a dire con partenza ed arrivo a destinazione che poco si discostino (in termini temporali) rispetto al volo originariamente previsto [art. 5, par. 1, lett. c), punti ii) e iii)].

Diversamente, e sempre che il vettore aereo operativo non possa dimostrare che la cancellazione dipende in realtà da circostanze eccezionali<sup>(23)</sup> — tale sarebbe il solo ambito di

<sup>(22)</sup> «Il verificarsi dell'evento, e cioè il ritardo alla partenza durato per un certo tempo, oppure anche la sovrapprenotazione e la cancellazione secondo quanto previsto all'art. 8 del regolamento, danno dunque al passeggero il diritto di scegliere se considerare senz'altro risolto il contratto (...) o se ottenere una prestazione diversa ugualmente dovuta in base al contratto di trasporto, e che consisterebbe essenzialmente nel viaggio su altro aeromobile. Ma la risoluzione non è risoluzione per inadempimento, bensì risoluzione determinata da atto di volontà del passeggero, nell'esercizio di una facoltà attribuita dal contratto di trasporto»: così, MAGGIOLO, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità*, cit., 131 s., che ricorda altresì che un meccanismo non dissimile è quello previsto dall'art. 403 cod. nav. (su cui si veda *supra*, al par. 2): tuttavia, come ricordato in precedenza nel testo, l'ipotesi regolata dall'art. 403 cod. nav., diversamente da quella oggetto di previsione all'art. 5 del regolamento, presuppone in ogni caso l'imputabilità al vettore della causa che ha dato luogo alla soppressione della partenza, tanto che al comma 3 regola il risarcimento del danno. L'impostazione riferita contrasterebbe con l'opinione di chi vede nell'esecuzione del volo su di un diverso aeromobile una forma di «riparazione immediata di tipo satisfattivo-rispristinatorio» (CORONA, *La tutela per overbooking nella Convenzione di Varsavia*, in *Dir. trasp.*, 2004, 335 ss., spec. 348). Contro l'indicazione di cui al testo, secondo cui il vettore escluderebbe di obbligarsi senz'altro all'esecuzione su un volo predeterminato, si era espresso in precedenza COMENALE PINTO, *Considerazioni in tema di sovrapprenotazione nei servizi di trasporto aereo*, in *Studi in memoria di M.L. Corbino*, Milano 1999, 159 ss., spec. 163. Nell'analizzare i rimedi e le misure previste dal regolamento per il caso di cancellazione, confrontandoli con le norme generali in tema di impossibilità sopravvenuta, ed, in particolare, con l'art. 1463 c.c., ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il regolamento n. 261/2004/CE*, cit., 476 s., rileva che tanto l'offerta di un viaggio alternativo, così come «l'assistenza da prestarsi al passeggero e il diritto di quest'ultimo ad ottenere il rimborso delle spese di viaggio», comporterebbero un rilevante spostamento rispetto alla regola generale.

<sup>(23)</sup> Sulla nozione di circostanze eccezionali ci sia permesso di fare rinvio ancora una volta a VERNIZZI, *La non immediata nozione di "circostanze eccezionali" di cui al Reg. (CE) n. 261/04*, cit.; la Proposta di regolamento COM (2013) 130 definitivo, cit., all'art. 1, lett. e), aggiunge una nuova lett. m) all'art. 2 del Reg. (CE) n. 261/2004, contenente la definizione di «circostanze eccezionali», che fa tra l'altro rinvio ad un apposito Allegato I, contenente un elenco non tassativo di circostanze considerate eccezionali ai fini del regolamento; l'art. 5, al nuovo par. 3, precisa inoltre che le circostanze eccezionali «possono essere invocate solo se ripercuotono sul volo in questione o sul volo precedente operato dallo stesso aeromobile». Infine, gli orientamenti interpretativi di cui alla Comunicazione della Commissione (216/C 214/04) dedicano alle circostanze eccezionali l'intero par. 5.

operatività del fortuito nell'ambito in questione <sup>(24)</sup> — matura in capo al passeggero il diritto ad esigere la compensazione pecuniaria («*indemnisation*», nel testo francese, e, assai significativamente, «*compensation*», in quello inglese) di cui all'art. 7 del regolamento che ci occupa: il programma alternativo di cui all'art. 8, vuoi per le modalità intempestive con le quali è stato comunicato, vuoi altresì per caratteristiche proprie della prestazione alternativa offerta, non è ritenuto in grado di limitare i disagi a carico dei passeggeri, i quali pertanto riceveranno ristoro attraverso lo strumento della compensazione pecuniaria.

È così che l'evento, oltre a determinare la modifica del programma originariamente pattuito, è allora altresì imputato al vettore aereo operativo — prova ulteriormente ne sia anche il chiaro disposto dell'art. 5, par. 4, che grava tale soggetto dell'onere di fornire dimostrazione dell'*an* e del *quando* il passeggero sia stato avvertito della cancellazione — e determina l'insorgenza a suo carico dell'obbligo di corrispondere la «compensazione pecuniaria» nei termini e secondo le modalità stabilite all'art. 7 <sup>(25)</sup>.

Nonostante la terminologia utilizzata, che evidentemente sconta una erronea trasposizione in italiano del termine che figura nel testo in lingua inglese, la compensazione di cui all'art. 7 sembra possedere una chiara natura risarcitoria, come d'altra parte confermerebbero la rubrica («Risarcimenti supplementari») ed il testo dell'art. 12, a mente del quale il risarcimento (*sic!*) concesso ai sensi del regolamento può essere detratto da eventuale altro risarcimento cui il passeggero abbia diritto (in base ad altra e diversa normativa: ad esempio, per il ritardo all'arrivo, ai sensi dell'art. della Convenzione di Montreal 1999) <sup>(26)</sup>.

## 5. INTERMEDIAZIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO AEREO E REG. (CE) N. 261/2004

Come noto, il potenziale viaggiatore può reperire il volo desiderato direttamente presso il vettore che opererà tale volo, ovvero rivolgersi ad un intermediario; allo stesso modo, il vettore operativo può collocare i propri servizi direttamente presso il pubblico ovvero servirsi di un intermediario.

A ragione dunque l'intermediario, nell'ambito dell'attuale legislazione di riferimento, è definito come quel soggetto che vende, offre in vendita <sup>(27)</sup> ovvero *si obbliga a procurare a*

<sup>(24)</sup> Ci sia permesso, sul tema specifico, di rinviare ancora una volta al contributo dello scrivente, *La non immediata nozione di "circostanze eccezionali" di cui al Reg. (CE) n. 261/04*, cit., spec. 149 ss.

<sup>(25)</sup> Diversamente opina sul punto MAGGIOLIO, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo*, cit., spec. 133 ss., per il quale la compensazione di cui all'art. 7 non avrebbe invero natura risarcitoria, in quanto la cancellazione non dovrebbe essere considerata nell'ottica dell'inadempimento degli obblighi gravanti sul vettore, mentre il termine risarcimento utilizzato nel dettato dell'art. 12 dovrebbe piuttosto essere inteso come utilizzato in senso improprio laddove si riferisce alle misure assistenziali e compensative. In precedenza, ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: protocolli di Montreal, Varsavia Montreal, Regolamento comunitario*, in *Dir. trasp.*, 2000, 615 ss., spec. 651, osservava come in realtà, nell'ordinamento comunitario, non si rinverrebbe la distinzione tra risarcimento e indennizzo, per cui l'uso del termine risarcimento non potrebbe essere sopravvalutato.

<sup>(26)</sup> Ai sensi del combinato disposto di cui agli artt. 19 e 22 della Conv. Montreal 1999, il vettore aereo è responsabile del danno derivante da ritardo ma ne risponde per un ammontare limitato, attualmente, ad un massimo di 4.694 DSP: dall'ammontare del danno che il passeggero sarà riuscito a dimostrare dovrebbe allo detrarsi quanto eventualmente corrisposto dal vettore in termini di compensazione pecuniaria.

<sup>(27)</sup> In questi termini si esprime l'art. 2, par. 1, n. 3) della Direttiva 90/314/CEE del Consiglio del 13 giugno 1990 concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti « tutto compreso »: per un approfondimento si rinvia a DEMARCHI, *La direttiva sui viaggi « tutto compreso »*, in questa *Rivista*, 1992, 518 ss.; si legga altresì il contributo di ZUNARELLI, *La*

terzi <sup>(28)</sup>(pacchetti turistici o) singoli servizi disaggregati: come osservato dalla giurisprudenza di legittimità, il rapporto di intermediazione presuppone pertanto un rapporto tra il fornitore di servizi (nella specie, il vettore aereo) e l'intermediario stesso, normalmente ricondotto al contratto di mandato <sup>(29)</sup>.

Il rapporto di preposizione che intercorre tra prestatore di servizi e intermediario non è invero preso in considerazione dal legislatore del Reg. (CE) n. 261/2004, il quale, se menziona la Direttiva 90/314/CEE, ovvero i pacchetti turistici « tutto compreso », lo fa esclusivamente per estendere ovvero limitare l'applicazione delle norme del regolamento stesso ai voli aerei contenuti nei pacchetti turistici.

D'altra parte, nella definizione contenuta all'art. 2, lett. b), si accenna all'interposizione, tra vettore operativo e passeggero, di altro soggetto, che tuttavia dev'essere presumibilmente individuato nell'organizzatore di viaggi [« operatore turistico », a mente dell'art. 2, lett. d)].

In ogni caso, anche nell'ipotesi in cui il vettore aereo operativo operi un volo « per conto di un'altra persona, fisica o giuridica » che abbia concluso un contratto con il passeggero, fin dal considerando 7 si apprende che gli obblighi previsti dal regolamento « *dovrebbero incombere* » (esclusivamente) sul vettore aereo che opera o intende operare un volo: in linea con tale indicazione, le disposizioni del regolamento obbligano il vettore operativo (rispetto ai doveri di prestazione, di informazione e, più latamente, di protezione, nonché di corresponsione della compensazione pecuniaria) direttamente nei confronti del passeggero, a prescindere dalla presenza di qualsivoglia intermediario, ovvero dal fatto che il volo aereo sia inserito all'interno di un pacchetto turistico predisposto da un operatore turistico (e da questi stipulato con il passeggero-viaggiatore).

Ciò, invero, non toglie che, nella prassi, nell'ambito ed in virtù del contratto di mandato tra il vettore aereo operativo e l'intermediario, si preveda che taluni adempimenti a carico del primo vengano svolti per suo conto dal secondo: pur tuttavia una tale circostanza non sembra possedere alcuna rilevanza esterna, nei confronti del passeggero, il quale, con

---

*direttiva CEE N. 90/314 del 13 giugno 1990 concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti « tutto compreso »*, in SILINGARDI-ZENO ZENCOVICH (a cura di), *La tutela del turista*, Napoli, 1993, spec. 27 ss. Si osservi peraltro che la direttiva in questione è destinata ad essere sostituita dalla più recente Direttiva 2015/2302/UE 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, la quale, ai sensi del suo art. 29, abrogherà la Direttiva 90/314/CEE a far tempo dal 1° luglio 2018: l'art. 28 fa obbligo agli Stati membri di adottare, entro il 1° gennaio 2018, le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative per adeguarsi ai principi in essa contenuti. Cfr., sul punto, MORANDI, *The new European regulation of package travel and linked travel arrangements*, in *Dir. traspr.*, 2017, 99 ss.; cfr., altresì, CIURNELLI, *I contratti del turismo organizzato*, in FRANCESCHELLI-MORANDI, *Manuale di diritto del turismo*, VI ed., Torino, 2017, 349 ss.

<sup>(28)</sup> Così precisa l'art. 33 dell'attuale Codice del turismo (e già prevedeva l'art. 3 del d.lgs. n. 111/1995, di attuazione della Direttiva 90/314/CEE): per un primo commento all'All. 1 del d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79 (*Approvazione del codice della normativa statale in tema di ordinamento e mercato del turismo a norma dell'articolo 14 della legge 28 novembre 2005, n. 246, nonché attuazione della direttiva 2008/122/CE, relativa ai contratti di multiproprietà, contratti relativi ai prodotti per le vacanze di lungo termine, contratti di rivendita e di scambio*, in G.U. 6 giugno 2011, n. 129), si rinvia a AA.VV., *Il codice del turismo: il testo del decreto legislativo 79/2011, la mappa e le novità analizzate dagli esperti*, in *Guida dir.*, dossier 6/2011; e, più di recente, a GUERINONI, *Contratti e responsabilità nel codice del turismo*, in *Corr. giur.*, *Gli speciali* n. 1/2012.

<sup>(29)</sup> Cfr., in tal senso, Cass. civ., 28 novembre 2002, n. 16868, in *Contratti*, 2003, 575 ss.

riferimento ai diritti di cui al Reg. (CE) n. 261/2004, ha quale unico interlocutore il vettore aereo operativo.

## 6. (SEGUE). INTERMEDIARIO DI VIAGGIO E DOVERI INFORMATIVI NEI CONFRONTI DEL TURISTA-VIAGGIATORE

Come noto, anche il rapporto che intercorre tra il passeggero e l'intermediario dev'essere ricondotto allo schema del mandato, normalmente con rappresentanza, mediante il quale il secondo stipula nell'interesse del primo (ed a suo nome) un contratto avente ad oggetto la fornitura di un servizio avente rilevanza turistica (ad esempio, di trasporto aereo) ovvero, con il *tour operator*, un pacchetto turistico o un viaggio organizzato<sup>(30)</sup>.

È altresì noto che l'intermediario — così come accade, a voler tracciare un parallelismo con il trasporto di merci, per lo spedizioniere codicistico, sebbene non munito di norma del potere di rappresentanza — non risponde dell'inadempimento del fornitore (leggasi, «vettore aereo»), bensì soltanto della mancata o ritardata stipula del contratto ovvero della errata scelta del fornitore<sup>(31)</sup>.

Precisi doveri di informazione, nella fase anteriore alla stipula, prima dell'inizio del viaggio e, successivamente, nella fase esecutiva, derivano poi dalla legislazione di riferimento e dalla elaborazione giurisprudenziale.

Rispetto ai voli inseriti nell'ambito di contratti di viaggio, ad esempio, il Reg. (CE) n. 2111/2005 considera l'intermediario come «contraente del trasporto aereo» ed obbliga tale soggetto, qualora ne sia a conoscenza ovvero sia stato altrimenti informato, di comunicare al passeggero l'identità del vettore effettivo nei termini e secondo le modalità di cui all'art. 11<sup>(32)</sup>.

Con riferimento (anche) al servizio di trasporto, la Direttiva 90/314/CEE, inoltre, impone all'intermediario (il «venditore») di fornire, prima della conclusione del contratto, le informazioni relative a passaporto e visti, nonché in merito alle formalità sanitarie necessarie<sup>(33)</sup>; le indicazioni in merito agli orari, le località di sosta e le eventuali coincidenze<sup>(34)</sup>.

Più nello specifico, la giurisprudenza di merito, per parte sua, ha più volte sancito la responsabilità dell'intermediario nel caso di mancata informazione circa la modifica dell'orario del volo di partenza, allorché sia pacifico e documentato che tale soggetto fosse a conoscenza della variazione dell'orario del volo<sup>(35)</sup>.

Ciò, tuttavia, concerne esclusivamente il rapporto (di intermediazione) che intercorre tra il passeggero e l'intermediario, a nulla rilevando tale inadempimento rispetto ai diversi obblighi (di informazione e di prestazione) che gravano sul vettore aereo operativo direttamente nei confronti del passeggero ai sensi di cui al Reg. (CE) n. 261/2004.

---

<sup>(30)</sup> Cfr., CIURNELLI, *I contratti del turismo organizzato*, cit.; ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, III ed., Milano, 2015, spec. 144 ss.

<sup>(31)</sup> ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit.

<sup>(32)</sup> Cfr., Reg. (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2005 relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della Direttiva 2004/36/CE, in G.U., L. 344 del 27 dicembre 2005, 15 ss. Per un primo ampio ed approfondito commento di tale provvedimento normativo si rinvia a FRANCHI, *Blacklist e vettore di fatto: più informazioni agli utenti del trasporto aereo*, in questa *Rivista*, 2006, 413 ss. Sileggano altresì le più stringate considerazioni di ANDREANI, *Sicurezza dei cieli UE: la lista dei "cattivi"*, in *The Aviation & Maritime Journal*, n. 1/2006, 1 ss.

<sup>(33)</sup> Cfr., art. 4, par. 1, lett. a), Direttiva 90/314/CEE.

<sup>(34)</sup> Cfr., art. 4, par. 1, lett. b), punto i), Direttiva 90/314/CEE.

<sup>(35)</sup> Cfr., *ex plurimis*, Trib. Treviso, 14 gennaio 2002, in *Giur. merito*, 2002, 1196, con nota di PESCAROLLO.

Tali considerazioni non mutano nel momento in cui il rapporto intercorra con un intermediario che opera in rete, come nel caso oggetto della pronuncia in commento: posto che, nel nostro ordinamento, la disciplina contenuta negli artt. 44 ss. cod. cons. <sup>(36)</sup> non si applica ai contratti regolati dal d.lgs. n. 79/2011 e, sebbene con alcune eccezioni, lo stesso deve essere ribadito rispetto ai servizi di trasporto passeggeri <sup>(37)</sup>, in ogni caso dalla normativa in materia di (conclusione dei) contratti a distanza ovvero più latamente consumeristica non si rinvencono certo disposizioni in grado di interferire rispetto ai diritti che i passeggeri vantano nei confronti del vettore aereo operativo.

## 7. BREVI CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Alla luce delle disposizioni del regolamento (in particolare, artt. 5, 7 e 8), nonché delle considerazioni che precedono, non può non concordarsi con l'interpretazione fornita dalla Corte di Giustizia.

La conclusione di un contratto relativo ad un servizio di trasporto passeggeri a mezzo di un intermediario non altera infatti l'assetto ed il livello delle tutele predisposto dal legislatore comunitario, che non a caso vincola il vettore operativo nei confronti del passeggero (e non del contraente del trasporto aereo).

L'insorgenza (contraente-intermediario) o l'eventuale preesistenza (vettore-intermediario) di rapporti distinti da quello in questione potranno essere valutati nell'ottica (limitata) di tali diversi rapporti, nel cui ambito vettore ed intermediario al più potranno beneficiare di alcuni strumenti riequilibrativi previsti dal Reg. (CE) n. 261/2004: nell'ambito del rapporto di preposizione che dovesse intercorrere tra il vettore operativo e l'intermediario, ad esempio, il primo soggetto, una volta che abbia versato la compensazione pecuniaria al passeggero, potrà eventualmente invocare il disposto dell'art. 13 (Diritti ad azioni di regresso) e far valere responsabilità del secondo nell'adempimento del contratto che li lega, qualora la violazione degli obblighi del regolamento dipenda da un inadempimento dell'intermediario, in base al rapporto di preposizione <sup>(38)</sup>; e così, eventualmente, l'intermediario, convenuto dal passeggero-contraente, potrà invocare il disposto del già citato art. 12, par. 1, e vedere la propria obbligazione risarcitoria diminuita nel suo ammontare da quanto ricevuto dal passeggero a titolo di compensazione pecuniaria e di assistenza direttamente dal vettore aereo operativo.

---

<sup>(36)</sup> Cfr., d.lgs. 6 settembre 2005, n. 206 - Codice del consumo, a norma dell'articolo 7 della legge 29 luglio 2003, n. 229 (in G.U. n. 235 del 8 ottobre 2005 - suppl. ord. n. 162); per un commento si rinvia a ALPA, *Il codice del consumo*, in *Contratti*, 2005, 1017 ss. Si rinvia altresì a MANCALEONI, *La tutela del passeggero nel trasporto aereo e il codice del consumo (prime note al d.lgs. 206/2005)*, in MASALA-ROSAFIO (a cura di), *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Milano, 2006, 179 ss.; a livello monografico, senza alcuna pretesa di completezza, si segnalano in argomento: ALPA-ROSSI CARLEO (a cura di), *Codice del Consumo. Commentario*, Napoli, 2005; DONA, *Il codice del consumo: regole e significati*, Torino, 2005; CUFFARO (a cura di), *Codice del consumo*, Milano, 2006; ITALIA (COORD. DA), *Codice del consumo*, Milano, 2006; VETTORI (a cura di), *Codice del consumo*, Padova, 2007; si consulti altresì MINERVINI, *Codice del consumo*, in *Dig. disc. priv.*, Sez. civ., Agg. \*\*\* A-G, Torino 2007, 182 ss. Più di recente, MINERVINI-ROSSI CARLEO (a cura di), *Le modifiche al codice del consumo*, Torino, 2009.

<sup>(37)</sup> Ai sensi dell'art. 47 (Esclusioni), par. 1, lett. m), cod. cons., siccome modificato dall'art. 1, comma 1, del d.lgs. 21 febbraio 2014, n. 21, ai servizi di trasporto passeggeri non si applicano le disposizioni di cui alle Sezioni da I a IV del Capo relativo alle particolari modalità di conclusione del contratto, «fatti salvi l'articolo 51, comma 2, e gli articoli 62 e 65».

<sup>(38)</sup> In tal senso, anche la sentenza in commento, in parte motiva, al punto 29, ove richiama altresì propria precedente giurisprudenza (Corte giust. Ue, 17 settembre 2015, causa C-257/14, *cit.*).

