Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

21 dicembre 2021 *

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Articolo 2, lettera l) – Articolo 5, paragrafo 1, lettera c) – Prenotazione di un volo tramite una piattaforma elettronica – Anticipazione, ad opera del vettore aereo operativo, dell'orario di partenza del volo – Qualificazione – Ricezione dell'informazione sull'anticipazione ad un indirizzo di posta elettronica che non appartiene ai passeggeri coinvolti – Direttiva 2000/31/CE – Commercio elettronico – Articolo 11 – Presunzione di ricezione – Portata dell'obbligo di informazione del vettore aereo operativo»

Nella causa C-263/20,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), con decisione del 26 maggio 2020, pervenuta in cancelleria il 15 giugno 2020, nel procedimento

Airhelp Limited

contro

Laudamotion GmbH,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta da L. Bay Larsen, vicepresidente della Corte, facente funzione di presidente della Prima Sezione, J.-C. Bonichot e M. Safjan (relatore), giudici,

avvocato generale: P. Pikamäe

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per la Airhelp Limited, da D. Stanonik ed E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwälte;

– per la Laudamotion GmbH, da M. Klemm, Rechtsanwalt;

* Lingua processuale: il tedesco.

– per la Commissione europea, da G. Braun e K. Simonsson, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 23 settembre 2021,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'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 (GU 2004, L 46, pag. 1, e rettifiche in GU 2006, L 365, pag. 89 e in GU 2007, L 329, pag. 64), nonché dell'articolo 11 della direttiva 2000/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2000, relativa a taluni aspetti giuridici dei servizi della società dell'informazione, in particolare il commercio elettronico, nel mercato interno («direttiva sul commercio elettronico») (GU 2000, L 178, pag. 1, e rettifica in GU 2002, L 285, pag. 27).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la Airhelp Limited e la Laudamotion GmbH in merito al rifiuto da parte di quest'ultima di versare una compensazione pecuniaria a taluni passeggeri aerei, nei cui diritti è subentrata la Airhelp, a motivo dell'anticipazione del loro volo.

Contesto normativo

Regolamento n. 261/2004

3 Ai sensi dei considerando 1, 7, e 12 del regolamento n. 261/2004:

«(1) L'intervento [dell'Unione] 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 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, intitolato «Definizioni», prevede quanto segue:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(...)

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

5 L'articolo 5 di detto regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», ai suoi paragrafi 1 e 4 così dispone:

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

a) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8;

b) 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); e

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:
   i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure
   ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure
   iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

(...)

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».

6 L'articolo 7 del medesimo regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», al suo paragrafo 1 prevede quanto segue:

«Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1 500 chilometri;

(...)».

7 L'articolo 13 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Diritti ad azioni di regresso», così recita:

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

Direttiva 2000/31

8 La sezione 3, intitolata «Contratti conclusi per via elettronica», del capo II della direttiva 2000/31 comprende gli articoli da 9 a 11 di tale direttiva. L'articolo 11 della direttiva medesima, intitolato «Inoltro dell'ordine», al suo paragrafo 1 prevede quanto segue:

«Gli Stati membri provvedono affinché, salvo diverso accordo tra parti diverse da consumatori, nel caso in cui il destinatario di un servizio inoltri il proprio ordine mediante strumenti tecnologici, si applichino i seguenti principi:

– il prestatore deve accusare ricevuta dell'ordine del destinatario del servizio senza ingiustificato ritardo e per via elettronica;

– l'ordine e la ricevuta si considerano pervenuti quando le parti cui sono indirizzati hanno la possibilità di accedervi».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

9 Due passeggeri aerei hanno prenotato, tramite una piattaforma elettronica di prenotazione, un volo da Palma di Maiorca (Spagna) a Vienna (Austria), effettuato dal vettore aereo operativo Laudamotion. Al momento della prenotazione su tale piattaforma, detti passeggeri hanno fornito i loro indirizzi di posta elettronica privati e i loro numeri di telefono. La succitata piattaforma ha proceduto alla prenotazione del volo per conto dei passeggeri presso la Laudamotion, generando un indirizzo di posta elettronica specifico per detta prenotazione. Tale indirizzo era l'unico indirizzo di contatto di cui disponeva la Laudamotion.

10 La partenza del volo prenotato, inizialmente prevista per il 14 giugno 2018 alle 14:40, è stata anticipata dal vettore aereo operativo alle 08:25 dello stesso giorno, il che corrisponde a un anticipo di oltre sei ore.

11 La Airhelp, alla quale i due passeggeri hanno ceduto i loro eventuali diritti a una compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento n. 261/2004, ha proposto un ricorso dinanzi al Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Austria). Essa ha sostenuto che il vettore aereo operativo era debitore della somma totale di EUR 500 per i due passeggeri ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento a motivo dell'anticipazione del volo in questione di oltre sei ore, di cui i passeggeri erano stati informati soltanto quattro giorni prima della partenza prevista, ossia il 10 giugno 2018, tramite la piattaforma di prenotazione.

12 La Laudamotion ha contestato la fondatezza della domanda della Airhelp con la motivazione che l'anticipazione del volo di cui trattasi sarebbe stata comunicata, in tempo utile, il 23 e il 29 maggio 2018, all'indirizzo di posta elettronica specifico fornito dalla piattaforma di prenotazione.

13 Avendo il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat) respinto il ricorso della Airhelp, quest'ultima ha interposto appello contro la decisione di tale giudice dinanzi al Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), giudice del rinvio. Esso si chiede, in particolare, se l'anticipazione di un volo costituisca una «cancellazione del volo», ai sensi del regolamento n. 261/2004, e si interroga su quale sia la portata dell'obbligo di informazione del vettore aereo operativo.

14 A tal riguardo, il giudice del rinvio precisa di condividere la posizione del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania) secondo la quale l'anticipazione significativa di un volo implica che venga meno la programmazione dell'orario di volo originario e costituisce dunque una «cancellazione del volo», ai sensi dell'articolo 2, lettera l), di detto regolamento.

15 Per quanto attiene alla questione di stabilire se i passeggeri nel procedimento principale siano stati adeguatamente informati dell'anticipazione del loro volo, il giudice del rinvio afferma che, in forza della normativa austriaca che traspone la direttiva 2000/31, una presunzione di accesso sorge non solo nelle ipotesi di cui all'articolo 11, paragrafo 1, di tale direttiva, ma anche in occasione di un semplice scambio di dichiarazioni per posta elettronica. Ciò significherebbe, in una situazione come quella di cui al procedimento principale, che si considera che un passeggero è stato informato dell'anticipazione del suo volo ove la dichiarazione del vettore aereo operativo sia accessibile a tale passeggero. Il giudice del rinvio si chiede, di conseguenza, se occorra applicare la normativa nazionale, la direttiva 2000/31 o il regolamento n. 261/2004 al fine di stabilire se i passeggeri nel procedimento principale siano stati adeguatamente informati dell'anticipazione del loro volo.

16 Date tali circostanze, il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se gli articoli 5, paragrafo 1, lettera c), e 7 del [regolamento n. 261/2004] debbano essere interpretati nel senso che il passeggero ha diritto alla compensazione pecuniaria qualora l'orario di partenza venga anticipato dalle 14:40 alle 8:25 dello stesso giorno.

2) Se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i) a iii), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che l'esame volto a stabilire se il passeggero sia stato informato della cancellazione deve essere effettuato esclusivamente in base a tale disposizione e osta all'applicazione della normativa nazionale sull'accesso alle dichiarazioni, la quale risulta dalla trasposizione della [direttiva 2000/31] e prevede una finzione di accesso.

3) Se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i) a iii), del regolamento n. 261/2004 e l'articolo 11 della direttiva 2000/31 debbano essere interpretati nel senso che, in caso di prenotazione del volo da parte del passeggero mediante una piattaforma di prenotazione, qualora il passeggero abbia comunicato il suo numero di telefono e il suo indirizzo di posta elettronica, ma detta piattaforma abbia trasmesso al vettore aereo il numero di telefono e un indirizzo di posta elettronica generato automaticamente dalla stessa piattaforma, la notifica della comunicazione inerente all'anticipazione del volo all'indirizzo di posta elettronica generato automaticamente deve essere considerata come informazione oppure come accesso alla comunicazione inerente all'anticipazione [della partenza], anche nel caso in cui la piattaforma di prenotazione non inoltri al passeggero la comunicazione del vettore aereo oppure la inoltri in ritardo».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

17 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 2, lettera l), e l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 debbano essere interpretati nel senso che un volo si considera cancellato qualora il vettore aereo operativo anticipi tale volo di diverse ore.

18 Al riguardo, occorre rilevare che la nozione di «cancellazione del volo» è definita all'articolo 2, lettera l), di tale regolamento come «la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto».

19 La nozione di «volo» non è definita dal succitato regolamento. Tuttavia, secondo costante giurisprudenza, un volo consiste, in sostanza, in un'«operazione di trasporto aereo, e costituisce, quindi, in un certo modo, un'"unità" di tale trasporto, realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario» (sentenza del 4 luglio 2018, Wirth e a., C-532/17, EU:C:2018:527, punto 19 e giurisprudenza ivi citata).

20 La Corte ha inoltre precisato, da un lato, che l'itinerario costituisce un elemento fondamentale del volo, in quanto quest'ultimo è effettuato in conformità ad un programma previamente stabilito dal vettore aereo (sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 30).

21 Dall'altro lato, dalla definizione di cui all'articolo 2, lettera l), del regolamento n. 261/2004 non discende affatto che la «cancellazione» di detto volo richieda, ai sensi della medesima disposizione, oltre alla mancata effettuazione del volo inizialmente previsto, l'adozione di una decisione esplicita di cancellazione (sentenza del 13 ottobre 2011, Sousa Rodríguez e a., C-83/10, EU:C:2011:652, punto 29).

22 Certamente, l'articolo 2, lettera l), e l'articolo 5, paragrafo 1, di tale regolamento non precisano il trattamento da riservare a un'anticipazione del volo. Tuttavia, secondo costante giurisprudenza, l'interpretazione di una disposizione del diritto dell'Unione deve tener conto della lettera della stessa, nonché del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (v., in tal senso, sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 41 e giurisprudenza ivi citata).

23 A tal proposito, per quanto riguarda il contesto in cui si inseriscono l'articolo 2, lettera l), e l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, occorre rilevare che detto regolamento si riferisce a casi di anticipazione di un volo nell'ambito dei voli alternativi di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), ii) e iii), del summenzionato regolamento. Quest'ultima disposizione prevede infatti che il vettore aereo operativo sia tenuto a versare una compensazione pecuniaria al passeggero il cui volo sia stato cancellato, salvo che tale vettore lo informi della cancellazione entro i termini previsti da detta disposizione e offra al passeggero di partire con un volo alternativo non più di una o due ore, a seconda dei casi, prima dell'orario di partenza previsto, nonché di raggiungere la destinazione finale meno di quattro o due ore, a seconda dei casi, dopo l'orario di arrivo originariamente previsto.

24 Ne consegue che il legislatore dell'Unione ha riconosciuto che un'anticipazione significativa di un volo può provocare gravi disagi per i passeggeri, al pari di un ritardo di un volo, dal momento che una siffatta anticipazione fa perdere ai medesimi la possibilità di disporre liberamente del loro tempo nonché di organizzare il loro viaggio o il loro soggiorno in funzione delle loro aspettative.

25 Ciò si verifica in particolare nel caso in cui un passeggero, dopo aver preso tutte le precauzioni richieste, non sia in grado di imbarcarsi sull'aereo a causa dell'anticipazione del volo che ha prenotato. Ciò si verifica anche nel caso in cui il passeggero si veda costretto ad adattarsi in modo significativo al nuovo orario di partenza del proprio volo al fine di poterlo prendere.

26 Inoltre, occorre ricordare che l'obiettivo principale perseguito dal regolamento n. 261/2004 consiste, come emerge in particolare dal suo considerando 1, nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri (sentenza del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punto 26 e giurisprudenza ivi citata).

27 La Corte ha quindi dichiarato che, conformemente a tale obiettivo, le disposizioni che conferiscono diritti ai passeggeri aerei devono essere interpretate estensivamente (sentenza del 22 aprile 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punto 61 e giurisprudenza ivi citata).

28 Così, atteso che il regolamento n. 261/2004 è volto a risarcire, in modo uniforme e immediato, i diversi danni rappresentati dai gravi disagi nel trasporto aereo dei passeggeri (sentenza del 3 settembre 2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, punto 25 e giurisprudenza ivi citata) e tenuto conto dei gravi disagi che possono essere causati ai passeggeri in circostanze come quelle di cui al punto 24 della presente sentenza, occorre interpretare la nozione di «cancellazione del volo» nel senso che essa comprende la situazione in cui un volo è oggetto di un'anticipazione significativa.

29 Al riguardo, si devono distinguere le situazioni in cui l'anticipazione non ha alcuna incidenza o ha un'incidenza trascurabile sulla possibilità per i passeggeri aerei di disporre liberamente del loro tempo da quelle che danno luogo a gravi disagi dovuti all'anticipazione significativa del volo, quali descritti ai punti 24 e 25 della presente sentenza.

30 Al fine di operare una distinzione tra un'anticipazione significativa e un'anticipazione trascurabile di un volo, occorre basarsi sulle soglie di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), ii) e iii), del regolamento n. 261/2004.

31 Va sottolineato che il caso dell'anticipazione differisce da quello di un ritardo, per il quale la Corte ha considerato che ai passeggeri è conferito il diritto alla compensazione pecuniaria quando subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore rispetto alla durata che era stata originariamente prevista dal vettore (v., in tal senso, sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 57), giacché, a causa dell'anticipazione del volo prenotato, i passeggeri devono mobilitarsi per essere in grado di imbarcarsi sull'aereo. Tale differenza risulta altresì dalla circostanza che il legislatore dell'Unione, all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), del regolamento n. 261/2004, ammette ritardi di meno di due ore, mentre, per quanto riguarda le anticipazioni, queste ultime non possono superare un'ora.

32 Dall'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), di tale regolamento emerge che qualsiasi anticipazione inferiore o pari a un'ora può esonerare il vettore aereo operativo dal suo obbligo di versare una compensazione pecuniaria al passeggero ai sensi dell'articolo 7 del summenzionato regolamento. Pertanto, occorre considerare che un'anticipazione superiore, pari o inferiore a un'ora costituisce il riferimento per stabilire se l'anticipazione sia significativa o trascurabile ai fini dell'applicazione dell'articolo 5 del medesimo regolamento.

33 Tale interpretazione resta rispettosa del bilanciamento degli interessi dei passeggeri aerei e di quelli dei vettori aerei operativi che il legislatore dell'Unione ha inteso raggiungere mediante l'adozione del regolamento n. 261/2004 (v., per analogia, sentenza del 23 ottobre 2012, Nelson e a., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 39 e giurisprudenza ivi citata).

34 Infatti, pur consentendo ai passeggeri di ottenere una compensazione pecuniaria per gravi disagi in occasione di un'anticipazione significativa di un volo, tale interpretazione dispensa i vettori aerei operativi dall'obbligo di versare una compensazione pecuniaria qualora essi informino i passeggeri aerei dell'anticipazione del volo alle condizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i) a iii), di detto regolamento.

35 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 2, lettera l), e l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che un volo si considera «cancellato» qualora il vettore aereo operativo anticipi il volo stesso di più di un'ora.

Sulla seconda questione

36 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il rispetto dell'obbligo di informare in tempo utile il passeggero aereo della cancellazione del suo volo debba essere valutato esclusivamente alla luce dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 e non alla luce del diritto nazionale, che traspone l'articolo 11 della direttiva 2000/31, relativo all'accesso nell'ambito di contratti conclusi per via elettronica.

37 Per quanto riguarda, anzitutto, l'articolo 11 della direttiva 2000/31, esso prevede, al suo paragrafo 1, che gli Stati membri provvedono affinché, nel caso in cui il destinatario di un servizio inoltri il proprio ordine mediante strumenti elettronici, da un lato, il prestatore «accus[i]

ricevuta dell'ordine del destinatario del servizio senza ingiustificato ritardo e per via elettronica» e, dall'altro, «l'ordine e la ricevuta si consider[i]no pervenuti quando le parti cui sono indirizzati hanno la possibilità di accedervi».

38 L'applicazione di tale articolo 11 presuppone che il prestatore di servizi disponga dei mezzi per contattare direttamente il destinatario del servizio, che ha ordinato quest'ultimo per via elettronica.

39 Orbene, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 23 delle sue conclusioni, l'informazione relativa a una cancellazione del volo, ai sensi dell'articolo 5 del regolamento n. 261/2004, non costituisce né un «ordine» né una «ricevuta», ai sensi dell'articolo 11 della direttiva 2000/31, cosicché una situazione come quella di cui al procedimento principale esula dall'ambito di applicazione ratione materiae di tale articolo 11.

40 Inoltre, per quanto riguarda la disposizione nazionale di cui trattasi nel procedimento principale, il giudice del rinvio ha precisato che essa va al di là dell'ambito di applicazione della direttiva 2000/31 in quanto detta disposizione prevede che la presunzione di ricezione di cui all'articolo 11, paragrafo 1, di detta direttiva si applichi non solo agli «ordini» e alle «ricevute», ma anche a tutti gli altri documenti elettronici giuridicamente rilevanti, compresi i documenti relativi alla prenotazione dei voli e alle modifiche di tale prenotazione. Tuttavia, tale disposizione nazionale non può pregiudicare le condizioni di applicazione delle disposizioni del regolamento n. 261/2004.

41 Al riguardo, occorre rilevare che l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 stabilisce che ai passeggeri il cui volo sia stato cancellato spetta una compensazione pecuniaria a meno che essi siano stati informati di tale cancellazione alle condizioni previste all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i) a iii), di detto regolamento.

42 In tale contesto, va sottolineato che l'articolo 5 del succitato regolamento prevede una condizione supplementare a carico del vettore aereo operativo. Dal paragrafo 4 del summenzionato articolo risulta infatti che l'onere della prova, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito della cancellazione del volo, incombe al vettore aereo operativo. La circostanza che tale onere incomba al vettore aereo operativo consente di garantire l'elevato livello di protezione per i passeggeri menzionato al considerando 1 del regolamento n. 261/2004.

43 Nel caso di specie, dai fatti del procedimento principale risulta che la prenotazione è stata effettuata tramite un intermediario. In presenza di un intermediario, l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), di tale regolamento osta, in linea di principio, all'applicazione di una presunzione, come quella risultante dalle disposizioni nazionali di cui trattasi nel procedimento principale, secondo la quale si presume che sia effettuata una comunicazione tra il prestatore di un servizio e il destinatario del servizio in questione al fine di dimostrare che la comunicazione è stata effettuata al passeggero. Invero, se il vettore aereo operativo comunica unicamente con l'intermediario, ciò non è di per sé sufficiente per ritenere che la comunicazione al passeggero sia stata effettuata.

44 Tuttavia, ove il passeggero autorizzi espressamente l'intermediario a ricevere l'informazione trasmessa dal vettore aereo operativo e tale autorizzazione sia nota a detto vettore, si deve considerare che l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 non osta a una presunzione come quella risultante dalla normativa nazionale di cui trattasi nel procedimento principale.

45 Spetta al giudice del rinvio procedere alla verifica dei succitati elementi alla luce delle circostanze di cui al procedimento principale.

46 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che il rispetto dell'obbligo di informare in tempo utile il passeggero della cancellazione del suo volo deve essere valutato esclusivamente alla luce dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 4, di detto regolamento.

Sulla terza questione

47 Con la sua terza questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che il passeggero aereo che abbia prenotato un volo tramite un intermediario è considerato come informato della cancellazione di tale volo qualora il vettore aereo operativo abbia trasmesso l'informazione relativa a detta cancellazione all'intermediario medesimo, tramite il quale è stato stipulato il contratto di trasporto aereo con detto passeggero, almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto, senza che il suddetto intermediario abbia informato il passeggero di tale cancellazione entro il termine impartito da detta disposizione.

48 Tale questione si basa sulla premessa secondo cui il passeggero non abbia autorizzato l'intermediario a ricevere l'informazione trasmessa dal vettore aereo operativo secondo le modalità indicate al punto 44 della presente sentenza.

49 L'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 stabilisce che, in caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7 di tale regolamento, a meno che siano stati informati della cancellazione del volo alle condizioni previste dalla prima disposizione menzionata.

50 Come ricordato al punto 42 della presente sentenza, l'articolo 5, paragrafo 4, di detto regolamento dispone che l'onere della prova, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito, entro i termini, della cancellazione del volo in questione, incombe al vettore aereo operativo.

51 Dalla chiara formulazione di tali disposizioni risulta che, qualora il vettore aereo operativo non sia in grado di dimostrare che il passeggero coinvolto è stato informato della cancellazione del suo volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto, detto vettore è tenuto a versare una compensazione pecuniaria conformemente all'articolo 7 del regolamento n. 261/2004.

52 A tal riguardo, la Corte ha già dichiarato che un'interpretazione del genere vale non soltanto ove il contratto di trasporto sia stato stipulato direttamente tra il passeggero coinvolto e il vettore aereo, ma anche qualora tale contratto sia stato stipulato per il tramite di un terzo, quale, come nel procedimento principale, una piattaforma online (v., in tal senso, sentenza dell'11 maggio 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punto 26).

53 Infatti, come emerge 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 informazione di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), dello stesso (sentenza dell'11 maggio 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punto 27).

54 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 previsto dall'articolo 13 di detto regolamento (v., in tal senso, sentenza dell'11 maggio 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punto 29 e giurisprudenza ivi citata).

55 Atteso che tale articolo menziona espressamente i terzi, ne deriva che il regolamento n. 261/2004 non subordina all'esistenza di un contratto, stipulato tra il vettore aereo operativo e l'intermediario al quale il passeggero aereo si è rivolto per prenotare il proprio volo, il diritto di detto vettore aereo operativo di chiedere un risarcimento.

56 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla terza questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che il passeggero aereo che abbia prenotato un volo tramite un intermediario è considerato come non informato della cancellazione di tale volo qualora, sebbene il vettore aereo operativo abbia trasmesso l'informazione relativa a detta cancellazione all'intermediario medesimo, tramite il quale è stato stipulato il contratto di trasporto aereo con detto passeggero, almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto, il summenzionato intermediario non abbia informato il passeggero di tale cancellazione entro il termine impartito da detta disposizione e il passeggero stesso non abbia espressamente autorizzato l'intermediario medesimo a ricevere l'informazione trasmessa dal suddetto vettore aereo operativo.

Sulle spese

57 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Prima Sezione) dichiara:

1) **L'articolo 2, lettera l), e l'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, devono essere interpretati nel senso che un volo si considera «cancellato» qualora il vettore aereo operativo anticipi il volo stesso di più di un'ora.**

2) **Il rispetto dell'obbligo di informare in tempo utile il passeggero della cancellazione del suo volo deve essere valutato esclusivamente alla luce dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 4, di detto regolamento.**

3) **L'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che il passeggero aereo che abbia prenotato un volo tramite un intermediario è considerato come non informato della cancellazione di tale volo qualora, sebbene il vettore aereo operativo abbia trasmesso l'informazione relativa a detta cancellazione all'intermediario medesimo, tramite il quale è stato stipulato il contratto di trasporto aereo con detto passeggero, almeno due settimane prima**

dell'orario di partenza previsto, il summenzionato intermediario non abbia informato il passeggero di tale cancellazione entro il termine impartito da detta disposizione e il passeggero stesso non abbia espressamente autorizzato l'intermediario medesimo a ricevere l'informazione trasmessa dal suddetto vettore aereo operativo.

Firme