

Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

29 febbraio 2024 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 5, paragrafi 1 e 3 – Articolo 7, paragrafo 1 – Compensazione pecuniaria a favore dei passeggeri aerei in caso di cancellazione di un volo – Natura e fondamento del diritto a compensazione – Cessione ad una società commerciale del credito dei passeggeri nei confronti del vettore aereo – Clausola contrattuale che vieta tale cessione – Articolo 15 – Irrinunciabilità»

Nella causa C-11/23,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dallo Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Palma de Mallorca (Tribunale di commercio n. 1 di Palma di Maiorca, Spagna), con decisione del 31 ottobre 2022, pervenuta in cancelleria il 12 gennaio 2023, nel procedimento

Eventmedia Soluciones SL

contro

Air Europa Líneas Aéreas SAU,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da K. Jürimäe (relatrice), presidente di sezione, K. Lenaerts, presidente della Corte, facente funzione di giudice della Terza Sezione, N. Piçarra, N. Jääskinen e M. Gavalec, giudici,

avvocato generale: M. Szpunar

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Eventmedia Soluciones SL, da R.M. Jiménez Varela, procuradora, e A.M. Martínez Cuadros, abogada;
- per la Air Europa Líneas Aéreas SAU, da N. de Dorremocha Guiot, procurador, e E. Olea Ballesteros, abogado;
- per il governo spagnolo, da L. Aguilera Ruiz, in qualità di agente;
- per il governo lituano, da S. Grigonis e V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da J.L. Buendía Sierra, N. Ruiz García e G. Wilms, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e paragrafo 3, dell'articolo 7, paragrafo 1, e dell'articolo 15 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), nonché dell'articolo 6, paragrafo 1, e dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 93/13/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente le clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori (GU 1993, L 95, pag. 29).

2 Tale domanda è stata presentata nel contesto di una controversia tra la Eventmedia Soluciones SL (in prosieguo: la «Eventmedia»), cessionaria dei crediti di sei passeggeri del servizio aereo, e la Air Europa Líneas Aéreas SAU (in prosieguo: la «Air Europa») in merito ad una compensazione pecuniaria dovuta a causa della cancellazione di un volo.

Diritto dell'Unione

Regolamento (CE) n. 44/2001

3 Il regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 2001, L 12, pag. 1), così prevedeva all'articolo 5, punto 1, lettera a):

«La persona domiciliata nel territorio di uno Stato membro può essere convenuta in un altro Stato membro:

1) a) in materia contrattuale, davanti al giudice del luogo in cui l'obbligazione dedotta in giudizio è stata o deve essere eseguita (...).

Regolamento n. 261/2004

4 I considerando 1, 7 e 20 del regolamento n. 261/2004 enunciano quanto segue:

«(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.

(...)

(20) Affinché i passeggeri possano efficacemente esercitare i propri diritti essi dovrebbero essere pienamente informati in merito ai loro diritti in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato».

5 L'articolo 1, paragrafo 1, lettera b), di detto regolamento è formulato come segue:

«Il presente regolamento stabilisce, alle condizioni in esso specificate, i diritti minimi dei passeggeri in caso di:

(...)

b) cancellazione del volo (...)

6 L'articolo 2, lettera b), di tale regolamento definisce la nozione di «vettore aereo operativo» come «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».

7 Il successivo articolo 3, intitolato «Ambito di applicazione», al paragrafo 5 dispone 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».

8 Ai sensi dell'articolo 5 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Cancellazione del volo»:

«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 (...) siano stati informati della cancellazione del volo:

(...)

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare 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.

(...)

9 L'articolo 7 del medesimo regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», al paragrafo 1, primo comma, prevede 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 1500 chilometri;

b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1500 e 3500 chilometri;

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

10 L'articolo 15 di detto regolamento, intitolato «Irrinunciabilità», così dispone:

«1. Gli obblighi nei confronti dei passeggeri stabiliti dal presente regolamento non possono essere oggetto di restrizioni o rinuncia, in particolare per effetto di clausole derogatorie o restrittive del contratto di trasporto.

2. Qualora una clausola restrittiva o derogatoria sia applicata contro un passeggero o se costui non sia stato correttamente informato dei suoi diritti ed abbia pertanto accettato una compensazione inferiore a quella prevista dal presente regolamento, il passeggero ha comunque il diritto di avviare le necessarie procedure dinanzi ai tribunali od organi competenti per ottenere una compensazione integrativa».

Direttiva 93/13

11 Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 93/13:

«Gli Stati membri prevedono che le clausole abusive contenute in un contratto stipulato fra un consumatore ed un professionista non vincolano il consumatore, alle condizioni stabilite dalle loro legislazioni nazionali, e che il contratto resti vincolante per le parti secondo i medesimi termini, sempre che esso possa sussistere senza le clausole abusive».

12 L'articolo 7, paragrafo 1, di tale direttiva così dispone:

«Gli Stati membri, nell'interesse dei consumatori e dei concorrenti professionali, provvedono a fornire mezzi adeguati ed efficaci per far cessare l'inserzione di clausole abusive nei contratti stipulati tra un professionista e dei consumatori».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

13 Sei passeggeri aerei interessati dalla cancellazione di un volo in partenza dall'aeroporto Viru Viru di Santa Cruz (Bolivia) e a destinazione di Madrid (Spagna), previsto per il 24 marzo 2022, hanno ceduto i loro crediti da compensazione pecuniaria nei confronti della Air Europa alla Eventmedia, una società commerciale.

14 Successivamente, la Eventmedia ha adito lo Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Palma de Mallorca (Tribunale di commercio n. 1 di Palma di Maiorca, Spagna), che è il giudice del rinvio, con un procedimento diretto contro la Air Europa, per ottenere una compensazione pecuniaria di EUR 600 per ognuno di detti passeggeri, in base al regolamento n. 261/2004.

15 Dinanzi a tale giudice, la Air Europa contesta la legittimazione ad agire della Eventmedia. A suo avviso, la cessione di credito non era giuridicamente valida poiché violava il divieto di cedere i diritti del passeggero previsto dalla clausola 15.1 delle sue condizioni generali di trasporto (in prosieguo: la «clausola di cui trattasi»). A termini di tale clausola, «[l]a responsabilità di Air Europa e quella di qualsiasi vettore sono determinate dalle Condizioni di trasporto del vettore che emette il biglietto, se non diversamente stabilito, secondo quanto previsto dall'Articolo 1. I diritti concessi a ogni passeggero sono strettamente personali e non cedibili a terzi».

16 Il giudice del rinvio chiarisce che, in forza del diritto spagnolo, il passeggero aereo può far valere in sede giurisdizionale il proprio diritto a compensazione, previsto dal regolamento n. 261/2004, contro il vettore aereo operativo nell'ambito di un procedimento detto «semplificato», senza doversi far rappresentare da un avvocato. In pratica, i passeggeri aerei hanno fatto raramente ricorso a tale possibilità, a causa della difesa opposta dalla maggior parte dei vettori aerei e della complessità delle norme procedurali. Inoltre, il passeggero aereo potrebbe concedere un mandato *ad litem* ad un avvocato affinché compaia dinanzi al Tribunale in nome e per conto suo.

17 Infine, in conformità al diritto spagnolo, il passeggero aereo potrebbe cedere il proprio diritto di credito nei confronti del vettore aereo, in particolare, ad un ente specializzato nelle domande proposte a norma del regolamento n. 261/2004. In tal caso, tale ente comparirebbe nel procedimento a proprio nome e per proprio conto, difendendo i propri interessi di cessionario del credito.

18 Orbene, il giudice del rinvio osserva che la clausola di cui trattasi circoscrive tale possibilità dei passeggeri aerei di cedere i loro diritti. Esso s'interroga, di conseguenza, sulla compatibilità di una clausola siffatta con il diritto dell'Unione.

19 Anzitutto, detto giudice considera necessario stabilire se una clausola che compare nelle condizioni generali del contratto di trasporto e che vieta la cessione dei diritti spettanti al passeggero aereo costituisca una limitazione degli obblighi verso i passeggeri aerei rientrante nell'ambito di applicazione dell'articolo 15 del regolamento n. 261/2004. Se così fosse, la clausola di cui trattasi sarebbe nulla *ipso jure* perché contraria a una norma imperativa o di divieto ai sensi del diritto spagnolo.

20 Detto giudice considera, poi, che, in un contesto di orientamenti divergenti adottati dai giudici spagnoli, è essenziale determinare la natura del diritto a compensazione previsto all'articolo 5 e all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004. A tal riguardo, le sentenze del 7 marzo 2018, *flightright e a.* (C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punto 63), nonché del 26 marzo 2020, *Primera Air Scandinavia* (C-215/18, EU:C:2020:235, punto 49), potrebbero dare adito a pensare che si tratti di un diritto di natura contrattuale. Per contro, la circostanza che l'articolo 5 del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del considerando 7 e dell'articolo 2, lettera b), di tale regolamento, rende responsabile il vettore aereo operativo anche se non ha concluso il contratto con il passeggero aereo, farebbe pensare che quest'ultimo tragga il proprio diritto a compensazione direttamente da detto regolamento.

21 In subordine, per il caso in cui l'articolo 15 del regolamento n. 261/2004 non osti ad una clausola che vieti la cessione dei diritti del passeggero aereo o per quello in cui il diritto a compensazione previsto da tale regolamento abbia una base contrattuale, il giudice del rinvio si interroga infine sull'interpretazione della direttiva 93/13. Esso si chiede, a tal riguardo, se, ed eventualmente a quali condizioni, esso possa, in una controversia tra due professionisti, constatare d'ufficio la natura, a suo avviso abusiva, di una clausola contenuta in un contratto concluso tra uno di tali professionisti e un consumatore che abbia ceduto i propri diritti all'altro professionista.

22 In tale contesto, lo Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Palma de Mallorca (Tribunale di commercio n. 1 di Palma di Maiorca) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'inserimento nel contratto di trasporto aereo della [clausola di cui trattasi], nella misura in cui essa limita gli obblighi del vettore restringendo la possibilità per il passeggero di veder soddisfatto il proprio diritto a compensazione pecuniaria per cancellazione del volo mediante la

cessione del credito, possa essere considerata una rinuncia inammissibile ai sensi dell'articolo 15 del [regolamento n. 261/2004].

2) Se l'articolo 7, paragrafo 1, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e [con l'articolo] 5, paragrafo 3, del [regolamento n. 261/2004] possa essere interpretato nel senso che il pagamento della compensazione pecuniaria per cancellazione del volo a carico del vettore aereo sarebbe un obbligo derivante da [tale] regolamento indipendentemente dall'esistenza di un contratto di trasporto con il passeggero e dall'inadempimento colpevole degli obblighi contrattuali del vettore aereo.

(...)

3) [In subordine, qualora si ritenga che la clausola di cui trattasi non costituisca una rinuncia inammissibile ai sensi dell'articolo 15 del regolamento (CE) n. 261/2004 oppure che il diritto a compensazione pecuniaria abbia natura contrattuale,] se [l'articolo] 6, paragrafo 1, e [l'articolo] 7, paragrafo 1, della [direttiva 93/13] debbano essere interpretati nel senso che il giudice nazionale adito con un ricorso mirante all'attuazione del diritto a compensazione pecuniaria per cancellazione del volo, come previsto dall'articolo 7, paragrafo 1, del [regolamento n. 261/2004], è tenuto a controllare d'ufficio il carattere abusivo di una clausola inserita nel contratto di trasporto che non consente al passeggero di cedere i propri diritti, allorché il ricorso venga proposto dal cessionario, il quale, a differenza del cedente, non ha lo status di consumatore e utente.

4) Se, qualora occorra effettuare un controllo d'ufficio, possa venir meno l'obbligo di informare il consumatore e di verificare se quest'ultimo contesti il carattere abusivo della clausola o la accetti, considerato il comportamento concludente dell'avvenuta cessione del suo credito in violazione della clausola potenzialmente abusiva che non consentiva la cessione del credito».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla seconda questione

23 Con la sua seconda questione, che occorre esaminare per prima, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il combinato disposto dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 5, paragrafo 3, nonché dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 debbano essere interpretati nel senso che, in caso di cancellazione di un volo, il diritto dei passeggeri aerei di ottenere la compensazione pecuniaria prevista da tali disposizioni a carico del vettore aereo operativo ed il correlativo obbligo di quest'ultimo di pagarla derivino da tale regolamento, oppure nel senso che tale diritto e tale obbligo trovino il loro fondamento in un contratto che sarebbe stato eventualmente concluso tra tale vettore ed il passeggero interessato, ovvero nell'inadempimento colpevole di tale contratto da parte di detto vettore.

24 Per giurisprudenza costante della Corte, al fine d'interpretare una disposizione del diritto dell'Unione, si deve tener conto non solo dei suoi termini, ma anche del suo contesto e degli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui fa parte [sentenze dell'11 maggio 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punto 24 e giurisprudenza ivi citata, nonché del 29 settembre 2022, LOT (Compensazione pecuniaria imposta dall'autorità amministrativa), C-597/20, EU:C:2022:735, punto 21].

25 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 (sentenza del 21 dicembre 2021, *Airhelp*, C-263/20, EU:C:2021:1039, punto 49). Il paragrafo 3 di tale articolo fissa le condizioni alle quali il vettore aereo operativo non è tenuto a versare tale compensazione, quando la cancellazione è dovuta a circostanze eccezionali (v., in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 20).

26 L'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento fissa, per parte sua, in via forfettaria l'importo della compensazione spettante al passeggero aereo quando viene fatto riferimento a tale disposizione nel regolamento suddetto.

27 Alla luce del dettato di tali disposizioni e conformemente alla giurisprudenza della Corte, il diritto ad una compensazione pecuniaria uniforme e calcolata in maniera forfettaria a carico del vettore aereo operativo figura fra i diritti essenziali conferiti ai passeggeri aerei dal regolamento n. 261/2004 (v., in tal senso, sentenza del 26 marzo 2020, *Primera Air Scandinavia*, C-215/18, EU:C:2020:235, punto 37).

28 Ne consegue che, in caso di cancellazione di un volo, il diritto a compensazione dei passeggeri aerei di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 ed il correlativo obbligo del vettore aereo operativo di pagare la compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento derivano direttamente da quest'ultimo. Non si può pertanto ritenere che tale diritto e tale obbligo trovino fondamento in un contratto eventualmente stipulato tra il passeggero aereo ed il vettore aereo operativo interessati, né, a fortiori, nell'inadempimento colpevole di tale contratto da parte del vettore aereo.

29 Tale interpretazione è confortata dal contesto dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e paragrafo 3, nonché dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, al pari che dall'obiettivo di tale regolamento.

30 Riguardo, in primo luogo, a detto contesto, va osservato che, da una parte, in conformità al suo articolo 1, paragrafo 1, lettera b), il regolamento n. 261/2004 «stabilisce», alle condizioni in esso esposte, i diritti minimi dei passeggeri in caso di cancellazione del volo.

31 D'altra parte, dal combinato disposto dell'articolo 2, lettera b), e dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento n. 261/2004 deriva che il passeggero di un volo cancellato o ritardato può avvalersi di tale regolamento contro il vettore aereo operativo, anche se il passeggero e il vettore aereo operativo non hanno stipulato tra loro alcun contratto (v., in tal senso, sentenza del 26 marzo 2020, *Primera Air Scandinavia*, C-215/18, EU:C:2020:235, punti da 27 a 29).

32 Tali disposizioni corroborano così l'interpretazione secondo cui il diritto dei passeggeri aerei, in caso di cancellazione del volo, alla compensazione pecuniaria prevista agli articoli 5 e 7 del regolamento n. 261/2004 deriva direttamente da tale regolamento.

33 Riguardo, in secondo luogo, all'obiettivo del regolamento n. 261/2004, esso consiste, come risulta dal suo considerando 1, nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, cosicché i diritti riconosciuti a questi ultimi devono essere oggetto di un'interpretazione estensiva (v., in tal senso, sentenze del 4 ottobre 2012, *Rodríguez Cachafeiro e Martínez-Reboredo Varela-Villamor*, C-321/11, EU:C:2012:609, punto 25, nonché del 30 aprile 2020, *Blue Air – Airline Management Solutions*, C-584/18, EU:C:2020:324, punto 93).

34 Orbene, l'interpretazione del combinato disposto dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, esposta al punto 28 della presente

sentenza, è conforme a tale obiettivo, poiché garantisce che ogni passeggero aereo interessato dalla cancellazione di un volo disponga del diritto a compensazione, alle condizioni previste da tali disposizioni, indipendentemente dalla questione se egli abbia o meno stipulato un contratto di trasporto con il vettore aereo operativo.

35 Tale interpretazione, peraltro, non è affatto incompatibile con la giurisprudenza della Corte secondo cui i ricorsi relativi al diritto alla compensazione a norma del regolamento n. 261/2004 rientrano nell'ambito della «materia contrattuale», ai sensi dell'articolo 5, punto 1, del regolamento n. 44/2001 (v., in tal senso, sentenze del 7 marzo 2018, *flightright e a.*, C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punti da 63 a 65, nonché del 26 marzo 2020, *Primera Air Scandinavia*, C-215/18, EU:C:2020:235, punto 49). Infatti, con tale giurisprudenza, relativa alla competenza giurisdizionale in materia civile e commerciale, la Corte ha inteso garantire un'applicazione uniforme della nozione di «materia contrattuale» ai sensi di tale disposizione, e ha dichiarato che, per ricadere nell'ambito di tale nozione, è irrilevante che il contratto di trasporto sia stato stipulato dal passeggero aereo non direttamente con il vettore aereo operativo interessato, bensì con un altro prestatore di servizi, come un'agenzia di viaggi. Come hanno fatto valere il governo spagnolo e la Commissione europea, detta giurisprudenza non intende pregiudicare il fondamento stesso del diritto a compensazione previsto dal regolamento n. 261/2004.

36 A tal riguardo, va osservato che un'azione la cui causa è contrattuale può essere diretta a far valere una pretesa il cui fondamento è basato sulle clausole del contratto in discorso come tali oppure su norme di diritto applicabili in ragione di tale contratto (v., in tal senso, sentenza del 24 novembre 2020, *Wikingerhof*, C-59/19, EU:C:2020:950, punto 32 e giurisprudenza ivi citata). In un caso come quello di cui al procedimento principale, se è pur vero che la causa dell'azione per compensazione del passeggero aereo o di una società cessionaria del credito da compensazione di quest'ultimo contro il vettore aereo operativo risiede necessariamente nell'esistenza di un contratto, vuoi con tale vettore aereo vuoi con un altro prestatore (v., in tal senso, sentenza del 26 marzo 2020, *Primera Air Scandinavia*, C-215/18, EU:C:2020:235, punti da 50 a 52), tuttavia, il diritto alla compensazione che tale passeggero o tale società cessionaria può far valere nell'ambito di detta azione, segnatamente in caso di cancellazione di un volo, deriva, di per sé, direttamente dal combinato disposto dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, come risulta dai punti 28 e 32 della presente sentenza.

37 Alla luce dell'insieme delle motivazioni suesposte, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che il combinato disposto dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e paragrafo 3, nonché dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che, in caso di cancellazione di un volo, il diritto dei passeggeri aerei di ottenere la compensazione prevista in tali disposizioni a carico del vettore aereo operativo e il correlativo obbligo di quest'ultimo di pagarla derivano direttamente da tale regolamento.

Sulla prima questione

38 Con la sua prima questione, che occorre esaminare per seconda, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 15 del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che esso osta all'inserimento, in un contratto di trasporto, di una clausola che vieta la cessione dei diritti di cui il passeggero aereo gode nei confronti del vettore aereo operativo in forza delle disposizioni di tale regolamento.

39 L'articolo 15 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Irrinunciabilità», stabilisce, al paragrafo 1, che gli obblighi dei vettori aerei nei confronti dei passeggeri stabiliti da tale

regolamento non possono essere oggetto di restrizioni o rinuncia, in particolare per effetto di clausole derogatorie o restrittive del contratto di trasporto.

40 In conformità a tale disposizione e tenuto conto della risposta fornita alla seconda questione, l'obbligo del vettore aereo operativo di versare la compensazione prevista all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento in caso di cancellazione di un volo non può quindi essere oggetto di restrizioni o rinuncia per via contrattuale.

41 A tal riguardo, occorre aggiungere che, alla luce dell'obiettivo di un elevato livello di protezione dei passeggeri, sotteso in particolare all'articolo 15 del regolamento n. 261/2004, e dell'interpretazione estensiva che occorre dare ai diritti conferiti a tali passeggeri, in conformità alla giurisprudenza ricordata al punto 33 della presente sentenza, tale disposizione deve essere oggetto anch'essa, nella misura in cui stabilisce l'irrinunciabilità a tali diritti, di un'interpretazione estensiva (v., per analogia, sentenza del 30 aprile 2020, Blue Air – Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, punto 102).

42 Quindi, tenuto conto dell'impiego, in tale disposizione, dell'avverbio «in particolare» e alla luce di tale obiettivo, devono essere considerate inammissibili non solo le clausole derogatorie presenti in un contratto di trasporto, atto di natura sinallagmatica cui il passeggero ha aderito, ma altresì, e a maggior ragione, quelle contenute in altri documenti redatti unilateralmente dal vettore aereo operativo e che quest'ultimo intenda far valere nei confronti dei passeggeri aerei interessati (v., in tal senso, sentenza del 30 aprile 2020, Blue Air – Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, punto 102). La stessa disposizione può quindi essere applicata a clausole derogatorie che compaiono nelle condizioni generali di trasporto.

43 Inoltre, considerato tale obiettivo e al fine di garantire l'effettività del diritto a compensazione dei passeggeri aerei, devono essere considerate inammissibili, ai sensi dell'articolo 15 del regolamento n. 261/2004, non solo le rinunce o le restrizioni riguardanti direttamente tale diritto in sé e per sé, ma anche quelle che circoscrivono, a detrimento di detti passeggeri, le modalità dell'esercizio di tale diritto rispetto alle disposizioni normative applicabili.

44 Infatti, per garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri aerei e consentire a questi ultimi di esercitare efficacemente i loro diritti in conformità all'obiettivo enunciato al considerando 20 del regolamento n. 261/2004, occorre garantire al passeggero interessato dalla cancellazione di un volo la libertà di scegliere il modo più efficace di difendere i propri diritti, in particolare consentendogli di decidere di rivolgersi direttamente al vettore aereo operativo, di adire i giudici competenti oppure, se ciò è previsto dal diritto nazionale rilevante, di cedere il proprio credito a un terzo per evitare difficoltà e costi che potrebbero dissuaderlo dall'intraprendere iniziative personali nei confronti di detto vettore per un interesse finanziario limitato.

45 Ne consegue che una clausola che compare nelle condizioni generali del contratto di trasporto e che vieta la cessione dei diritti del passeggero aereo nei confronti del vettore aereo operativo costituisce una rinuncia inammissibile ai sensi dell'articolo 15 del regolamento n. 261/2004.

46 Alla luce dell'insieme delle motivazioni suesposte, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 15 del regolamento n. 261/2004 dev'essere interpretato nel senso che esso osta all'inserimento, in un contratto di trasporto, di una clausola che vieta la cessione dei diritti di cui il passeggero aereo gode nei confronti del vettore aereo operativo in forza delle disposizioni di tale regolamento.

Sulle questioni terza e quarta

47 Alla luce delle risposte fornite alle questioni prima e seconda, non occorre rispondere alle questioni terza e quarta.

Sulle spese

48 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 (Terza Sezione) dichiara:

1) Il combinato disposto dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e paragrafo 3, nonché dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91,

deve essere interpretato nel senso che:

in caso di cancellazione di un volo, il diritto dei passeggeri aerei di ottenere la compensazione prevista in tali disposizioni a carico del vettore aereo operativo e il correlativo obbligo di quest'ultimo di pagarla derivano direttamente da tale regolamento.

2) L'articolo 15 del regolamento n. 261/2004

deve essere interpretato nel senso che:

esso osta all'inserimento, in un contratto di trasporto, di una clausola che vieta la cessione dei diritti di cui il passeggero aereo gode nei confronti del vettore aereo operativo in forza delle disposizioni di tale regolamento.

Firme

* Lingua processuale: lo spagnolo.