



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

4 luglio 2018*

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 2, lettera b) – Ambito di applicazione – Nozione di “vettore aereo operativo” – Contratto di noleggio di un aeromobile comprensivo di equipaggio (“wet lease”)»

Nella causa C-532/17,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Landgericht Hamburg (Tribunale del Land, Amburgo, Germania), con decisione del 29 giugno 2017, pervenuta in cancelleria l’11 settembre 2017, nel procedimento

Wolfgang Wirth,

Theodor Mülder,

Ruth Mülder,

Gisela Wirth

contro

Thomson Airways Ltd,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da L. Bay Larsen, presidente di sezione, J. Malenovský (relatore), M. Safjan, D. Šváby e M. Vilaras, giudici,

avvocato generale: H. Saugmandsgaard Øe

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per W. Wirth, T. Mülder, R. Mülder e G. Wirth, da E. Stamer, Rechtsanwalt;
- per la Thomson Airways Ltd, da P. Kauffmann, Rechtsanwalt;
- per il governo tedesco, da T. Henze, M. Hellmann e J. Techert, in qualità di agenti;

* Lingua processuale: il tedesco.

- per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;
- per la Commissione europea, da G. Braun e K. Simonsson, 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 2, lettera b), 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 La domanda è stata proposta nell'ambito di una controversia insorta tra i sigg. Wolfgang Wirth e Theodor Mülder nonché le sigg.re Ruth Mülder e Gisela Wirth, da un lato, e la compagnia aerea Thomson Airways Ltd, dall'altro, in merito alla sussistenza dell'obbligo, a carico della compagnia medesima, di risarcire i quattro predetti passeggeri per un ritardo superiore a tre ore verificatosi all'arrivo di un volo.

Contesto normativo

Regolamento n. 261/2004

- 3 I considerando 1 e 7 del regolamento n. 261/2004 così recitano:
 - «(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».
- 4 L'articolo 2 del regolamento medesimo, intitolato «Definizioni», dispone, alla lettera b), che, ai fini del regolamento stesso, s'intende per «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 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».

Regolamento (CE) n. 2111/2005

- 6 A termini dei considerando 1 e 13 del regolamento (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 (GU 2005, L 344, pag. 15):

«(1) L'intervento [dell'Unione] nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, in via prioritaria, a garantire ai passeggeri un elevato livello di protezione contro i rischi per la sicurezza. Inoltre, occorre tenere in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.

(...)

(13) Il regolamento (CEE) n. 2299/89 del Consiglio, del 24 luglio 1989, relativo ad un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione (CRS) [(GU 1989, L 200, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) n. 323/1999 del Consiglio, dell'8 febbraio 1999 (GU 1999, L 40, pag. 1)], riconosce ai consumatori che prenotano un volo tramite un sistema telematico di prenotazione il diritto di essere informati circa l'identità del vettore aereo effettivo. Tuttavia, anche nel trasporto aereo di linea esistono alcune prassi, tra le quali il cosiddetto "wet lease" (leasing dell'apparecchio con equipaggio) o la condivisione di codici per i posti prenotati senza un CRS, in cui il vettore aereo che ha venduto il biglietto a proprio nome in realtà non effettua il volo in questione. Attualmente ai passeggeri non è formalmente riconosciuto per legge il diritto di essere informati circa l'identità del vettore aereo effettivo del servizio».

- 7 L'articolo 11 del regolamento medesimo, intitolato «Informazione sull'identità del vettore aereo effettivo», al paragrafo 1 così dispone:

«Al momento della prenotazione il contraente del trasporto aereo comunica ai passeggeri l'identità del vettore effettivo o dei vettori effettivi, indipendentemente dai mezzi utilizzati per fare la prenotazione».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

- 8 Con contratto di locazione di aeromobile comprensivo di equipaggio (c.d. «wet lease») la TUIFly GmbH noleggiava, presso la Thomson Airways, un apparecchio con equipaggio per un determinato numero di voli. A termini del contratto, la TUIFly era responsabile del «ground handling including passenger handling, passenger welfare at all times, cargo handling, security in respect of passengers and baggage, arranging on board services ecc.» («servizi di assistenza a terra, ivi compresi l'assistenza passeggeri, il benessere dei medesimi in qualsiasi momento, la movimentazione merci, la sicurezza dei bagagli e dei passeggeri, l'organizzazione dei servizi a bordo ecc. »). per l'effettuazione di tali voli la TUIFly chiedeva l'assegnazione di slot orari, provvedeva alla commercializzazione dei voli stessi ed otteneva tutte le necessarie autorizzazioni.
- 9 I ricorrenti nel procedimento principale disponevano di una conferma di prenotazione per un volo con partenza da Amburgo (Germania) e destinazione a Cancún (Messico), recante un numero di volo con codice identificativo TUIFly. Nella conferma si legge che le prenotazioni erano state emesse dalla TUIFly, ma che il volo veniva «effettuato» dalla Thomson Airways.
- 10 Avendo il volo accusato un ritardo rilevante, la cui entità esatta non è stata tuttavia precisata dal giudice del rinvio, i ricorrenti nel procedimento principale chiedevano alla Thomson Airways la corresponsione dell'indennizzo che ritenevano loro spettante ai sensi degli articoli 5 e 7 del regolamento n. 261/2004, quali interpretati dalla Corte.

- 11 La Thomson Airways si rifiutava di versare l'indennizzo sostenendo di non essere il vettore aereo operativo ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento de quo, ragion per cui l'eventuale corresponsione dell'indennizzo dovuto ai passeggeri in base al regolamento medesimo in caso di ritardo all'arrivo del volo pari o superiore alle tre ore non sarebbe ad essa incombente.
- 12 I ricorrenti nel procedimento principale adivano quindi l'Amtsgericht Hamburg (Tribunale circoscrizionale di Amburgo, Germania) competente, che accoglieva le domande di indennizzo. Detto giudice riteneva, infatti, che la Thomson Airways dovesse essere parimenti considerata quale vettore aereo operativo, in base al rilievo, da un lato, che, alla luce del considerando 7 del regolamento n. 261/2004, non rileverebbe affatto accertare se il vettore aereo operativo provveda al volo con un aeromobile di proprietà o nell'ambito di un contratto di noleggio senza equipaggio («dry lease») ovvero con equipaggio («wet lease»). Conseguentemente, il vettore aereo operativo sarebbe tanto quello che abbia fatto ricorso, ai fini dell'effettuazione del volo, ad un apparecchio noleggiato, comprensivo o meno di equipaggio, quanto quello che, in quanto proprietario dell'aeromobile e datore di lavoro dell'equipaggio, effettui materialmente il volo.
- 13 Dall'altro, il giudice medesimo rilevava parimenti che la conferma della prenotazione rilasciata ai ricorrenti nel procedimento principale menzionava espressamente la resistente nel procedimento principale quale vettore aereo operativo. Orbene, al fine di garantire la realizzazione della finalità di tutela del consumatore perseguita dal regolamento n. 261/2004, il consumatore stesso dovrebbe poter fare affidamento sulle indicazioni contenute sulla conferma della prenotazione.
- 14 Avverso la sentenza dell'Amtsgericht Hamburg (Tribunale circoscrizionale di Amburgo) la Thomson Airways interponeva appello dinanzi al giudice del rinvio, il Landgericht Hamburg (Tribunale del Land, Amburgo, Germania), sostenendo che, considerato che unicamente il vettore aereo che assuma la responsabilità operativa del volo, a fronte della sua necessaria presenza negli aeroporti e del possesso delle informazioni relative ai passeggeri, sarebbe in grado di adempiere gli obblighi derivanti dal regolamento n. 261/2004, questi dovrebbe essere quindi considerato quale vettore aereo operativo ai sensi del regolamento medesimo. Poiché, nel procedimento principale, era stata la TUIFly ad assumere la responsabilità operativa per l'effettuazione del volo, le domande risarcitorie dovrebbero essere rivolte unicamente nei confronti di detto vettore.
- 15 Ciò premesso, il Landgericht Hamburg (Tribunale del Land, Amburgo) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«Se la nozione di “vettore aereo operativo” di cui al regolamento [n. 261/2004], debba essere interpretata nel senso che un vettore aereo il quale, nel quadro di un cosiddetto contratto di “wet lease”, noleggi l'aeromobile ad altro vettore, unitamente all'equipaggio, per un numero di voli contrattualmente stabilito, senza tuttavia assumersi la principale responsabilità operativa per i voli in questione, indicando sulla conferma della prenotazione del passeggero la dicitura “operato da...” tale vettore specifico, debba essere considerato quale vettore aereo operativo ai sensi del regolamento medesimo».

Sulla questione pregiudiziale

- 16 Can la questione pregiudiziale il giudice del rinvio chiede, sostanzialmente, se la nozione di «vettore aereo operativo» di cui al regolamento n. 261/2004 e, segnatamente, all'articolo 2, lettera b), del medesimo, debba essere interpretata nel senso di ricomprendere l'ipotesi di un vettore aereo il quale, al pari di quello resistente nel procedimento principale, ceda in noleggio ad altro vettore aereo, l'apparecchio unitamente al relativo equipaggio nell'ambito di un contratto di noleggio di aeromobile comprensivo di equipaggio («wet lease»), senza peraltro assumere la responsabilità operativa del volo stesso, ivi compresa l'ipotesi in cui la conferma della prenotazione di un posto sul volo rilasciata ai passeggeri indichi che il volo sarà effettuato dal primo vettore.

- 17 A tal riguardo, si deve rilevare che, ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004, la nozione di «vettore aereo operativo» dev'essere intesa nel senso che essa designa il «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».
- 18 Tale definizione pone, quindi, due condizioni cumulative affinché un vettore aereo possa essere qualificato come «vettore aereo operativo», attinenti, da un lato, all'effettiva realizzazione del volo in questione e, dall'altro, all'esistenza di un contratto concluso con il passeggero.
- 19 Per quanto attiene alla prima condizione, essa s'incentra sulla nozione di «volo» che ne costituisce l'elemento fondamentale. Orbene, la Corte ha già avuto modo di affermare che tale nozione dev'essere intesa quale «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» (sentenze del 10 luglio 2008, *Emirates Airlines*, C-173/07, EU:C:2008:400, punto 40; del 13 ottobre 2011, *Sousa Rodríguez e a.*, C-83/10, EU:C:2011:652, punto 27, e del 22 giugno 2016, *Mennens*, C-255/15, EU:C:2016:472, punto 20).
- 20 Ne consegue che dev'essere considerato quale vettore aereo operativo quel vettore che, nell'ambito della propria attività di trasporto di passeggeri, decida di effettuare un determinato volo, fissandone parimenti l'itinerario e creando, in tal modo, un'offerta di trasporto aereo nei confronti dei passeggeri. L'adozione di tale decisione implica, infatti, che il vettore aereo assuma la responsabilità della realizzazione del volo, responsabilità che si estende, in particolare, ad eventuali annullamenti e significativi ritardi all'arrivo.
- 21 Nella specie, è pacifico che la Thomson Airways si sia limitata a cedere in noleggio l'apparecchio unitamente al suo equipaggio che ha eseguito il volo oggetto del procedimento principale, ma che la realizzazione e la fissazione del relativo itinerario sono state decise dalla TUIFly.
- 22 Ciò detto, senza necessità di procedere all'esame della seconda condizione cumulativa prevista dall'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004, si deve rilevare che un vettore aereo, quale la Thomson Airways nel procedimento principale, che abbia ceduto in noleggio un apparecchio unitamente al suo equipaggio ad un altro vettore aereo nell'ambito di un contratto di noleggio di aeromobile comprensivo di equipaggio, non può essere, in ogni caso, qualificato come «vettore aereo operativo» ai sensi del regolamento n. 261/2004 e, segnatamente, dell'articolo 2, lettera b), del medesimo.
- 23 Tale soluzione risulta avvalorata dall'obiettivo di garantire un elevato livello di tutela dei passeggeri, affermato nel considerando 1 del regolamento n. 261/2004, in quanto consente di garantire che i passeggeri trasportati siano indennizzati o seguiti senza dover tener conto degli accordi conclusi dal vettore aereo che abbia deciso di realizzare il volo de quo ricorrendo, ai fini della sua concreta effettuazione, ad altro vettore aereo.
- 24 Tale soluzione appare, inoltre, coerente con il principio, affermato al considerando 7 di detto regolamento, secondo cui, al fine di garantire l'effettiva applicazione del regolamento medesimo, gli obblighi da esso derivanti dovrebbero incombere al vettore aereo operativo a prescindere dal fatto che sia proprietario dell'aeromobile o che quest'ultimo sia stato oggetto di contratto di noleggio con equipaggio (*wet lease*).
- 25 È ben vero che il giudice del rinvio precisa anche che la conferma della prenotazione rilasciata ai ricorrenti nel procedimento principale indica che il volo, oggetto del procedimento principale, sarebbe stato «effettuato» dal vettore aereo che aveva ceduto in noleggio l'apparecchio. Tuttavia, se tale indicazione appare pertinente nell'ambito dell'applicazione del regolamento n. 2111/2005, essa non

può pregiudicare l'individuazione del «vettore aereo operativo» ai sensi del regolamento n. 261/2004, considerato che dal considerando 1 del regolamento n. 2111/2005 emerge chiaramente che quest'ultimo persegue una finalità diversa da quella del regolamento n. 261/2004.

- 26 Alla luce di tutte le suesposte considerazioni, si deve rispondere alla questione sollevata dichiarando che la nozione di «vettore aereo operativo» di cui al regolamento n. 261/2004 e, segnatamente, all'articolo 2, lettera b), del medesimo dev'essere interpretata nel senso che non ricomprende il vettore aereo il quale, al pari di quello di cui trattasi nel procedimento principale, dia in noleggio ad altro vettore aereo l'apparecchio unitamente al relativo equipaggio nell'ambito di un contratto di noleggio di aeromobile comprensivo di equipaggio («wet lease»), senza assumere la responsabilità operativa dei voli, compreso il caso in cui la conferma della prenotazione di un posto su un volo rilasciata ai passeggeri indichi che il volo stesso è effettuato dal primo vettore.

Sulle spese

- 27 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:

La nozione di «vettore aereo operativo» di cui al 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 e, segnatamente, all'articolo 2, lettera b), del medesimo dev'essere interpretata nel senso che non ricomprende il vettore aereo il quale, al pari di quello di cui trattasi nel procedimento principale, dia in noleggio ad altro vettore aereo l'apparecchio unitamente al relativo equipaggio nell'ambito di un contratto di noleggio di aeromobile comprensivo di equipaggio («wet lease»), senza assumere la responsabilità operativa dei voli, compreso il caso in cui la conferma della prenotazione di un posto su un volo rilasciata ai passeggeri indichi che il volo stesso è effettuato dal primo vettore.

Firme