



Raccolta della giurisprudenza

Causa C-532/17

**Wolfgang Wirth e altri
contro
Thomson Airways Ltd.**

(domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Landgericht Hamburg)

«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”)»

Massime – Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 4 luglio 2018

Trasporti – Trasporti aerei – Regolamento n. 261/2004 – Compensazione ed assistenza ai passeggeri – Vettore aereo operativo – Nozione – Vettore aereo che ha ceduto in noleggio l'apparecchio, unitamente al relativo equipaggio, a un altro vettore aereo nell'ambito di un contratto di «wet lease» – Esclusione

[Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 261/2004, art. 2, b)]

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.

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». 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. 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).

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. 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. 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.

(v. punti 17-22, 26 e dispositivo)