CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE ELEANOR SHARPSTON presentate il 6 marzo 2008 [1]

1. Il regolamento n. 261/2004 [2] prevede una compensazione per i passeggeri aerei in caso di cancellazione del volo. Tuttavia, ciò non vale per i passeggeri in partenza da un paese terzo verso uno Stato membro su un vettore non comunitario. L'Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Corte d'appello di Francoforte sul Meno) (Germania) chiede alla Corte, in sostanza, se un volo *di ritorno* da un paese terzo verso uno Stato membro debba essere considerato parte di un volo in partenza da tale Stato membro, quanto meno quando i voli di andata e ritorno siano stati prenotati con la stessa operazione.

Normativa pertinente

Regolamento n. 261/2004

2. Il regolamento n. 261/2004 mira a rafforzare la protezione garantita ai passeggeri all'interno della Comunità [3]. Esso abroga il regolamento n. 295/91 [4], che si limitava a prevedere, per i soli voli di linea, il rimborso o l'offerta di voli alternativi, servizi gratuiti e livelli minimi di indennizzo in caso di negato imbarco dei passeggeri. Il nuovo regolamento si applica a tutti i voli commerciali e riguarda, oltre al negato imbarco, le cancellazioni e i ritardi dei voli. Esso prevede l'indennizzo dei passeggeri non solo in caso di negato imbarco, ma anche in caso di cancellazione del volo.

3. Il primo 'considerando' del regolamento n. 261/2004 enuncia che l'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri e a tenere in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.

4. Secondo il sesto 'considerando', «[l]a protezione accordata ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro dovrebbe essere estesa ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo verso un aeroporto situato in

1 — Lingua originale: l'inglese.

2 — Regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 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 L 46, pag. 1). Il regolamento è entrato in vigore il 17 febbraio 2005.

3 — V., in particolare, 'considerando' dal primo al quarto.

4 — Regolamento (CEE) del Consiglio 4 febbraio 1991, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea (GU L 36, pag. 5).

uno Stato membro, se il volo è operato da un vettore comunitario [5]».

5. L'art. 3, intitolato «Ambito di applicazione», definisce l'ambito di applicazione ratione personae del regolamento. L'art. 3, n. 1, dispone che il regolamento si applica:

«a) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato;

b) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione, qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore comunitario».

6. A questo punto, è opportuno rilevare una differenza tra la formulazione dell'art. 3, n. 1, nella maggior parte delle versioni linguistiche del regolamento e nella versione tedesca, che costituisce il fulcro della questione posta dal giudice del rinvio.

7. La maggior parte delle versioni linguistiche utilizza un'espressione analoga alla frase «passengers departing from an airport», che appare nella versione inglese dell'art. 3, n. 1, lett. a) e b) [6]. La versione tedesca, invece, include la parola «volo» e la frase diventa quindi «passeggeri che si imbarchino su un volo in un aeroporto (…)» [7].

8. Come osserva giustamente il governo francese nelle sue osservazioni scritte, la differenza di formulazione tra la versione tedesca e altre versioni linguistiche non modifica il senso reale della disposizione. L'imbarco su un volo, di regola, è l'operazione preliminare alla partenza. Quando i passeggeri partono da un aeroporto, si intende ed è ovvio che essi lo facciano imbarcandosi su un volo.

9. Ai sensi dell'art. 5, n. 1, lett. c), i passeggeri il cui volo sia stato cancellato hanno diritto, a certe condizioni, alla compensazione pecuniaria da parte del vettore aereo a norma dell'art. 7.

5 — Il «vettore comunitario» è definito all'art. 2, lett. c), come un vettore aereo munito di valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro ai sensi del regolamento (CEE) del Consiglio 23 luglio 1992, n. 2407, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei (GU L 240, pag. 1).

6 — L'espressione francese è «passagers au départ d'un aéroport» e quella spagnola «pasajeros que partan de un aeropuerto». Formulazioni equivalenti sono riscontrabili, ad esempio, nelle versioni olandese, italiana e portoghese.

7 — «Fluggäste, die auf Flughäfen (…) einen Flug antreten». Un'espressione analoga è utilizzata nella versione tedesca del sesto 'considerando'.

10. L'art. 7, n. 1, precisa gli importi delle compensazioni cui hanno diritto i passeggeri in caso di negato imbarco o di cancellazione del volo. Ai sensi dell'art. 7, n. 1, lett. c), ai passeggeri delle tratte aeree non intracomunitarie superiori a 3500 km è dovuta una compensazione pari a EUR 600.

11. L'art. 12, n. 1, enuncia che il regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero a un risarcimento supplementare, da cui può essere detratto il risarcimento concesso ai sensi del regolamento.

12. Infine, l'art. 17 dispone:

«La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 1° gennaio 2007 in merito al funzionamento e agli effetti del presente regolamento, in particolare per quanto concerne:

— (…)

— l'eventuale estensione dell'ambito di applicazione del presente regolamento ai passeggeri che hanno stipulato un contratto con un vettore comunitario o titolari di una prenotazione di volo che fa parte di un circuito "tutto compreso" cui si applica la direttiva 90/314/CEE[8] e che partono da un aeroporto di un paese terzo verso un aeroporto di uno Stato membro, con voli non operati da vettori aerei comunitari,

— (…)».

La Convenzione di Montreal[9]

13. La Convenzione di Montreal, di cui la Comunità è una delle firmatarie, modernizza e consolida la Convenzione di Varsavia[10]. Essa mira, inter alia, a tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e a garantire un equo risarcimento compensatorio[11].

14. L'art. 1, n. 1, dispone che la Convenzione si applica al trasporto aereo internazionale. L'art. 1 prevede inoltre:

8 — Direttiva del Consiglio 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso» (GU L 158, pag. 59).

9 — Convenzione di Montreal 28 maggio 1999 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, approvata a nome della Comunità con decisione del Consiglio 5 aprile 2001, 2001/539/CE, relativa alla conclusione da parte della Comunità europea della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo (convenzione di Montreal) (GU L 194, pag. 38).

10 — Convenzione di Varsavia 12 ottobre 1929 per l'unificazione di alcune norme sul trasporto aereo internazionale.

11 — V. secondo e terzo 'considerando'.

«2. Ai fini della presente convenzione l'espressione trasporto internazionale indica ogni trasporto in cui, a seguito di accordo tra le parti, il luogo di partenza e il luogo di arrivo, che vi sia o no interruzione di trasporto o trasbordo, sono situati o sul territorio di due Stati parti o sul territorio di un medesimo Stato parte qualora sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato, anche se tale Stato non è uno Stato parte.(…)

3. Ai fini della presente convenzione il trasporto effettuato da più vettori successivi si presume costituire un unico trasporto qualora le parti lo abbiano considerato come un'unica operazione, indipendentemente dal fatto che sia stato stipulato per mezzo di un unico contratto o per mezzo di più contratti (…)[12].

(…)»

Causa principale e questione pregiudiziale

15. Nel marzo 2006 il dott. Schenkel prenotava presso la Emirates Airlines (in prosieguo: la «Emirates»[13]) un viaggio aereo da Düsseldorf a Manila e ritorno con scalo a Dubai. La Emirates non è un vettore comunitario.

16. Il volo di ritorno da Manila del 12 marzo 2006 veniva cancellato. Il dott. Schenkel tornava in Germania due giorni dopo.

17. Successivamente, egli adiva l'Amtsgericht (pretore) di Francoforte sul Meno, chiedendo un indennizzo pari a EUR 600 per la cancellazione del volo, ai sensi degli artt. 5, n. 1, lett. c), e 7, n. 1, lett. c), del regolamento n. 261/2004.

18. Il suo diritto a detto indennizzo dipende dalla questione se egli rientri o meno nell'ambito di applicazione ratione personae del regolamento, quale definito all'art. 3, n. 1, dello stesso.

19. Dinanzi all'Amtsgericht, il dott. Schenkel sosteneva che i voli di andata e ritorno costituivano parti di un unico volo. Pertanto, la cancellazione riguardava un volo iniziato in Germania[14]. La Emirates affermava che i voli

12 — Tale articolo è pressoché identico all'art. 1 della Convenzione di Varsavia.

13 — Utilizzerò tale abbreviazione per indicare sia la società Emirates Airlines che la società Emirates Airlines Direktion für Deutschland, parte nel procedimento principale.

14 — Per quanto riguarda il procedimento nazionale, va ricordato che la versione tedesca dell'art. 3, n. 1, utilizza la frase «passeggeri che si imbarchino su un volo in partenza da un aeroporto».

di andata e ritorno dovevano essere considerati due voli separati e che essa pertanto, in quanto vettore non comunitario, non era tenuta a pagare l'indennizzo per la cancellazione del volo di ritorno da Manila.

20. L'Amtsgericht accoglieva il ricorso del dott. Schenkel. Esso riteneva che il termine «volo», come impiegato all'art. 3, n. 1, lett. a), (nella versione tedesca) del regolamento n. 261/2004, comprendesse sia il volo di andata che quello di ritono, quanto meno quando la loro prenotazione veniva effettuata con la stessa operazione.

21. La Emirates interponeva appello dinanzi al giudice del rinvio.

22. Quest'ultimo è incline, dato che l'obiettivo del regolamento n. 261/2004 è la tutela dei consumatori, a considerare i voli di andata e ritorno di un viaggio come un unico volo quando la loro prenotazione sia stata effettuata con la stessa operazione. Esso rileva che, secondo le Convenzioni di Varsavia e di Montreal, il trasporto eseguito da diversi vettori successivi costituisce un trasporto internazionale quando sia considerato dalle parti come una prestazione unitaria, come avviene quando i voli di andata e ritorno vengono prenotati simultaneamente. Il regolamento integra tali Convenzioni prevedendo l'indennizzo immediato dei passeggeri in caso di cancellazione di un volo. La sfera di tutela delle Convenzioni prevarrebbe su quella del regolamento se i voli di andata e ritorno prenotati con la stessa operazione non fossero considerati un unico volo.

23. D'altro canto, il giudice del rinvio osserva che il termine «volo» viene utilizzato in altre parti del regolamento nel senso di parte di un viaggio aereo da un luogo verso una determinata destinazione.

24. Il giudice a quo chiede quindi alla Corte:

«Se la disposizione dell'art. 3, n. 1, lett. a), del [regolamento n. 261/2004] debba essere interpretata nel senso che "un volo" comprende in ogni caso la tratta aerea tra il luogo di partenza e quello di destinazione e ritorno, quando la prenotazione dei voli di andata e ritorno sia stata effettuata con la stessa operazione».

25. Hanno presentato osservazioni scritte la Emirates, il dott. Schenkel, la Francia, la Grecia, la Polonia, la Svezia e la Commissione. Non essendone stata fatta domanda, non si è tenuta udienza.

Analisi

26. Come ho rilevato [15], nella maggior parte delle versioni linguistiche dell'art. 3, n. 1, lett. a), non compare il termine «volo». Pertanto riformulerò la questione. Il giudice del rinvio intende sapere, in sostanza, se i passeggeri di un volo di ritorno da un paese terzo verso uno Stato membro siano «passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro» ai sensi dell'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento n. 261/2004, quando la prenotazione dei voli di andata e ritorno sia stata effettuata con la stessa operazione. In caso affermativo, si applica il regolamento e tali passeggeri, prima facie, hanno diritto a un indennizzo in caso di cancellazione del volo.

27. Poiché nella maggior parte delle versioni linguistiche dell'art. 3, n. 1, lett. a), il termine «volo» è assente, non occorre analizzare contestualmente l'impiego della parola «volo» in altre disposizioni del regolamento.

28. Il dott. Schenkel sostiene che, normalmente, l'espressione «imbarco su un volo» («Antreten eines Fluges») verrebbe intesa nel senso che si riferisce a tutte le parti di un volo, compreso il volo di ritorno. L'espressione «in partenza» (o analoga) utilizzata in altre versioni linguistiche del regolamento n. 261/2004 farebbe riferimento all'inizio del viaggio nel suo complesso. Inoltre, generalmente i voli di andata e ritorno vengono prenotati nell'ambito di un'unica operazione e i passeggeri ricevono un unico biglietto.

29. Il dott. Schenkel afferma che se il termine «volo» di cui all'art. 3, n. 1, (nella versione tedesca) si riferisse solo a una parte dello stesso percorsa nella Comunità, ciò comprometterebbe lo scopo del regolamento, cioè garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri. A questi ultimi verrebbe negata la tutela al di fuori della Comunità, dove ne avrebbero maggiormente bisogno. Le Convenzioni di Varsavia e di Montreal considerano un viaggio di andata e ritorno come un volo da A a B e ritorno. Se il legislatore comunitario avesse voluto discostarsi da dette Convenzioni, riducendo la nozione di «volo» a una parte del viaggio, avrebbe manifestato chiaramente le proprie intenzioni.

30. Tutte le altre parti che hanno presentato osservazioni scritte concordano sul fatto che i voli di andata e ritorno non costituiscono un singolo «volo» ai sensi del regolamento n. 261/2004.

Sull'art. 3, n. 1

31. Il significato naturale delle espressioni «che si imbarchino su un volo in un

15 — Supra, paragrafi 6-8.

aeroporto (…)» (nella versione tedesca) e «in partenza da un aeroporto» (in altre versioni), di cui all'art. 3, n. 1, è che entrambe si riferiscono a un determinato viaggio aereo di andata. Se si considera il volo di ritorno di un viaggio con andata e ritorno, la partenza con il volo di andata iniziale appartiene al passato. Di norma, non si dice di persone che si imbarchino su un volo di ritorno da Singapore a Roma che esse «si imbarcano su un volo» da Roma. Né che esse sono «in partenza» da Roma.

32. Se il legislatore comunitario avesse voluto che le frasi impiegate nelle diverse versioni dell'art. 3, n. 1, comprendessero il volo di ritorno, sarebbe stato abbastanza semplice formulare la disposizione in modo diverso. Un comma avrebbe potuto spiegare che l'intero viaggio — andata e ritorno — dev'essere valutato facendo riferimento al punto di partenza del volo che ne costituisce la prima parte.

33. L'interpretazione dell'art. 3, n. 1, proposta dal dott. Schenkel presuppone che i) un volo di andata e ritorno venga considerato un unico volo e che ii) tale volo venga considerato un volo «verso» il punto di partenza iniziale. L'effetto, in termini di tutela prestata ai passeggeri, sarebbe il seguente. Un passeggero che iniziasse il suo viaggio da un aeroporto della Comunità (verso un paese terzo e ritorno) riceverebbe tutela sia nelle tratte all'interno della stessa che in quelle esterne, a prescindere dal vettore. Il regolamento non prevedrebbe invece alcuna tutela per un passeggero che inizi il suo viaggio in un paese terzo (verso un aeroporto della Comunità e ritorno). Quand'anche viaggiasse con un vettore comunitario, egli non viaggerebbe *verso* «un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato».

34. Sarebbe stato possibile redigere la normativa in modo che fosse orientata a prestare la massima protezione ai passeggeri che inizino il loro viaggio nell'Unione europea, a discapito di quelli che lo inizino in un paese terzo. Tuttavia, non è stata questa la scelta del legislatore.

35. Anzi, il significato letterale della disposizione è che essa si applica a tutti i voli in uscita con partenza da «un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato» [art. 3, n. 1, lett. a)], mentre si applica ai voli in entrata solo nel caso in cui siano operati da un vettore comunitario [art. 3, n. 1, lett. b)].

Lo scopo del regolamento

36. È evidente che il regolamento n. 261/2004 mira a garantire ai passeggeri un elevato livello di protezione e a migliorare gli standard di tutela stabiliti dal regolamento n. 295/91.

37. È altrettanto chiaro che l'art. 3, n. 1, limita la portata di tale protezione. Sono tutelati tutti i passeggeri in partenza da un aeroporto situato sul territorio di uno Stato membro. I passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo e diretti verso un aeroporto situato in uno Stato membro sono tutelati solo se viaggiano su un vettore comunitario [16].

38. Dai *travaux préparatoires* emerge che la giusta portata del nuovo regolamento proposto rispetto ai voli in partenza da aeroporti situati in paesi terzi verso la Comunità è stata oggetto di un esame specifico.

39. Ai sensi dell'art. 3, n. 1, della proposta originale della Commissione [17], i passeggeri in partenza da un paese terzo verso uno Stato membro avrebbero dovuto essere tutelati qualora avessero stipulato un contratto con un vettore aereo comunitario o un operatore turistico per un servizio «tutto compreso» venduto nel territorio della Comunità.

40. Un successivo documento del Consiglio, pubblicato a seguito del dibattito tenutosi in sede di COREPER e nel competente gruppo di lavoro del Consiglio, che presenta il progetto rivisto di regolamento, indica che una delle due «principali questioni in sospeso» riguardava proprio il campo di applicazione del regolamento in rapporto ai voli da paesi terzi, quale attualmente definito dall'art. 3, n. 1, lett. b) [18]. Da una lunga nota relativa a tale disposizione (già identica al testo definitivo adottato) emerge che alcuni Stati membri erano a favore di un'ulteriore estensione della tutela offerta ai passeggeri imbarcatisi in un aeroporto di un paese terzo su un volo verso la Comunità, mentre altri vi si opponevano, e sono stati (in vario modo) discussi eventuali problemi di extraterritorialità, inapplicabilità e discriminazione tra i passeggeri [19].

41. La settimana seguente, la Presidenza ha presentato un testo senza modifiche, inter alia, dell'art. 3, n. 1, lett. b). Tuttavia, essa ha chiesto ai delegati di riflettere sulla possibilità di far iscrivere nel verbale del Consiglio una dichiarazione degli Stati membri relativa a quello che all'epoca era l'art. 19 (intitolato «Relazioni»), con cui si invitasse la Commissione a concentrarsi in particolare, al momento di redigere la relazione prevista da tale articolo, sulla possibilità di estendere l'ambito di applicazione del regolamento ai

16 — L'inclusione della seconda categoria di passeggeri determina di per sé un'estensione dell'ambito di tutela al di là di quello previsto dal regolamento n. 295/91. V. sesto 'considerando' del regolamento n. 261/2004.

17 — COM(2001) 784 def. del 21 dicembre 2001.

18 — Relazione del Consiglio 22 novembre 2002, 14444/1/02 REV 1. Una versione in lingua inglese è consultabile sul sito Internet http://register.consilium.europa.eu.

19 — Nel comunicato stampa del 16 febbraio 2005 (pubblicato il giorno precedente l'entrata in vigore del regolamento n. 261/2004), la Commissione, per spiegare i motivi per cui il nuovo regolamento non riguardava i voli operati dai vettori non comunitari in partenza da un paese terzo verso uno Stato membro, ha fatto riferimento a possibili problemi di extraterritorialità.

voli in partenza dagli aeroporti dei paesi terzi verso la Comunità [20].

42. Nel dicembre del 2002 il Consiglio ha raggiunto l'accordo politico riguardo alla sua posizione comune sul progetto di regolamento e la proposta di iscrizione a verbale è stata convertita in una modifica del testo dell'art. 19 [21]. Il regolamento, come adottato, impone puntualmente alla Commissione di riferire «in particolare per quanto concerne (...) l'eventuale estensione dell'ambito di applicazione del presente regolamento ai passeggeri che hanno stipulato un contratto con un vettore comunitario o titolari di una prenotazione di volo che fa parte di un circuito "tutto compreso" (...) e che partono da un aeroporto di un paese terzo verso un aeroporto di uno Stato membro, con voli non operati da vettori (...) comunitari» [22].

43. In tale contesto, ritengo che non si possa ammettere che l'art. 3, n. 1, debba essere interpretato nel senso che si applica ai passeggeri di un volo di ritorno operato da un vettore non comunitario da un paese terzo verso uno Stato membro.

44. È vero che, in generale, i *travaux préparatoires* vanno presi con cautela. Il loro uso, peraltro, è solo complementare ad altre tecniche ermeneutiche [23]. Ciò detto, la Corte li ha occasionalmente utilizzati come ausilio interpretativo per accertare l'intenzione del legislatore, in particolare quando confermano una conclusione già raggiunta con altri mezzi [24].

45. Aggiungo solo che, se fosse corretta l'interpretazione dell'attuale art. 3, n. 1, lett. a), sostenuta dal dott. Schenkel, la maggior parte (anche se non tutti) [25] dei «passeggeri che hanno stipulato un contratto con un vettore comunitario o titolari di una prenotazione di volo che fa parte di un circuito "tutto compreso" (...) e che partono da un aeroporto di un paese terzo verso un aeroporto di uno Stato membro, con voli non operati da vettori (...) comunitari» [26] rientrerebbe già nell'ambito di applicazione del regolamento. Pertanto, l'obbligo di relazione espressamente introdotto dal Consiglio sarebbe, a tale riguardo, ampiamente superfluo.

20 — Relazione del Consiglio 28 novembre 2002, 14724/02. Una versione in lingua inglese è consultabile sul sito Internet http://register.consilium.europa.eu

21 — V. relazione del Consiglio 16 dicembre 2002, 15595/02. Anche tale documento può essere consultato sul sito Internet http://register.consilium.europa.eu

22 — Art. 17, introduzione e secondo trattino.

23 — V. conclusioni dell'avvocato generale Tizzano nella causa Bowden (sentenza 4 ottobre 2001, causa C-133/00, Racc. pag. I-7031, paragrafo 30).

24 — V., ad esempio, sentenza 11 giugno 1998, causa C-275/96, Kuusijärvi (Racc. pag. I-3419, punto 46).

25 — Secondo tale interpretazione, sarebbero esclusi i passeggeri rientranti in tali categorie che *abbiano iniziato* il loro viaggio nel paese terzo: v. supra, paragrafo 33.

26 — Se l'interpretazione di «volo» e/o di «partenza» data dal dott. Schenkel fosse esatta, diventerebbe discutibile il contenuto stesso dell'obbligo di relazione.

Sulla rilevanza della prenotazione dei voli di andata e ritorno con la stessa operazione

46. La natura di un prodotto o servizio, di regola, è indipendente dalle modalità di acquisto. Pertanto non mi sembrano immediatamente evidenti i motivi per cui le modalità di prenotazione dei voli di andata e ritorno dovrebbero influire sulla soluzione della questione se un viaggio di andata e ritorno debba essere considerato come un unico «volo» in partenza dall'aeroporto utilizzato all'inizio del viaggio. Nell'ambito di un'unica operazione commerciale si possono (ad esempio) acquistare vari viaggi singoli, uno o più viaggi di andata e ritorno (diversi) o un biglietto stagionale, che conferisce il diritto di effettuare più voli.

47. Il giudice del rinvio e il dott. Schenkel ritengono tuttavia che la Convenzione di Montreal indichi che un viaggio di andata e ritorno prenotato con la stessa operazione dev'essere considerato come un unico volo. Ai sensi dell'art. 1, n. 2, della Convenzione di Montreal, si ha «trasporto internazionale» quando, a seguito di accordo tra le parti, il luogo di partenza e il luogo di arrivo sono situati o a) sul territorio di due Stati parti, o b) sul territorio di un medesimo Stato parte ma sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato. Pertanto, la Convenzione di Montreal prevede necessariamente la possibilità che vi sia uno scalo intermedio. L'art. 1, n. 3, dispone che il trasporto effettuato da più vettori successivi «si presume costituire un unico trasporto qualora le parti lo abbiano considerato come un'unica operazione».

48. Secondo alcune sentenze nazionali (principalmente, ma non solo, di giudici di common-law), ai sensi della Convenzione di Varsavia del 1929 (l'atto predecessore della Convenzione di Montreal), in un contratto di trasporto internazionale di andata e ritorno, la destinazione è il punto di partenza [27].

49. Tuttavia, mentre la Comunità è firmataria della Convenzione di Montreal ed è vincolata dalla stessa [28], il regolamento n. 261/2004 non costituisce una misura comunitaria di attuazione della Convenzione. Esso opera semmai in parallelo con quest'ultima. Il regolamento n. 261/2004 contiene un riferimento incidentale alla Convenzione (nel

27 — V. sentenza *Grein* v *Imperial Airways Ltd* (1937) 1 K.B. 50, pagg. 78 e 79 del L.J. Greene: «L'uso del singolare in tale espressione (luogo di partenza e luogo di destinazione) indica che, secondo le parti della Convenzione, tutti i contratti di trasporto hanno un luogo di partenza e un luogo di destinazione. Un'eventuale tappa intermedia del trasporto non è considerata come un "luogo di destinazione". Visto il suo contesto, e in particolare il fatto che il luogo di partenza e quello di destinazione vanno individuati nel contratto, mi sembra che l'espressione indichi "il luogo in cui il trasporto oggetto del contratto inizia e il luogo in cui il trasporto oggetto del contratto finisce" (...) Se il contratto ha per oggetto un viaggio circolare, che inizia a Berlino, tocca varie capitali europee e termina a Berlino, il trasporto oggetto del contratto inizia a Berlino e finisce a Berlino». V. anche sentenze *Lee* v *China Airlines*, 669 F.Supp. 979 (C.D.Cal. 1987), e *Qureshi* v *K.L.M. (Royal Dutch Airlines)* (1979), 41 N.S.R. (2d) 653 (due decisioni di carattere procedurale, una statunitense e una canadese, relative rispettivamente alla questione se respingere i ricorsi per difetto di giurisdizione). V. anche, in Germania, le decisioni del Bundesgerichtshof (1976) ZLW, 255, e del Landgericht Berlin (1973) ZLW, 304. Non ho riscontrato analoghi precedenti relativi alla Convenzione di Montreal. Parte della dottrina ritiene che per tale Convenzione valgano le stesse considerazioni. V., ad esempio, Giemulla, E., e Schmid, R., (eds), *Montreal Convention 1999* (fascicolo 2006) Kluwer Law.

28 — L'art. 300, n. 7, CE, dispone che «[g]li accordi conclusi alle condizioni indicate nel presente articolo sono vincolanti per le istituzioni della Comunità e per gli Stati membri». La Convenzione di Montreal è stata firmata dalla Comunità sul fondamento dell'art. 300, n. 2, CE. V. decisione 2001/539, cit. alla nota 9, e sentenza 10 gennaio 2006, causa C-344/04, IATA e ELFAA (Racc. pag. I-403, punti 35 e 36).

preambolo) [29]. Ciò è in evidente contrasto con il regolamento n. 2027/97, come modificato [30], che dà attuazione a singole parti della Convenzione [31]. L'art. 2, n. 2, di detto regolamento enuncia espressamente che le nozioni contenute ma non definite nel regolamento sono equivalenti a quelle usate nella Convenzione.

50. Concordo tuttavia con la Emirates, la Polonia e la Svezia in particolare che esistono chiare differenze tra la Convenzione di Montreal e il regolamento n. 261/2004. Soprattutto, l'espressione «trasporto internazionale», che è definita all'art. 1, n. 2, della Convenzione ed è stata interpretata da vari giudici nazionali [32], non appare nel regolamento.

51. Mi sembra che non si debba cercare di applicare termini (diversi) contenuti nella Convenzione di Montreal per definire l'ambito di applicazione del regolamento n. 261/2004 in un modo chiaramente incompatibile con il suo tenore letterale e la sua genesi normativa.

52. Il giudice del rinvio e il dott. Schenkel sostengono che, se la nozione di «volo» di cui al regolamento n. 261/2004 non includesse i voli di andata e ritorno quando la loro prenotazione venga effettuata con la stessa operazione, il livello di protezione dei passeggeri del regolamento risulterebbe inferiore a quello accordato dalla Convenzione di Montreal. Ciò sarebbe in contrasto con l'esplicito obiettivo del regolamento, ossia garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri.

53. Non posso accogliere tale argomento.

54. In primo luogo, l'ambito di applicazione del regolamento è diverso da quello della Convenzione. Sotto molti aspetti, il primo riguarda situazioni che non sono disciplinate dalla seconda. Ad esempio, il regolamento si applica ai voli esclusivamente interni in uno Stato membro e ai voli da uno Stato membro verso un paese terzo che non sia parte della Convenzione. A differenza di quest'ultima, il regolamento riguarda il negato imbarco e la cancellazione dei voli. Per contro, il campo di applicazione del regolamento è limitato da considerazioni di carattere territoriale. Il regolamento non si applica ai voli tra due

29 — Il quattordicesimo 'considerando' fa riferimento alla Convenzione nel contesto di un'esenzione prevista dal regolamento. Tuttavia, tale riferimento ha carattere generale. Esso collega esclusivamente i due testi, senza menzionare alcuna specifica disposizione. Ciò emerge in particolare nella versione francese del 'considerando', che così principia «Tout comme *dans le cadre* de la convention de Montréal (…)» (il corsivo è mio).

30 — Regolamento (CE) del Consiglio 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti (GU L 285, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 13 maggio 2002, n. 889 (GU L 140, pag. 2). Secondo il sesto 'considerando' di quest'ultimo regolamento, era necessario modificare il regolamento n. 2027/97 per allinearlo con le disposizioni della Convenzione di Montreal e creare così un sistema uniforme di responsabilità per il trasporto aereo internazionale. Una versione consolidata del regolamento n. 2027/97, del 30 maggio 2002, è consultabile su http://eur-lex.europa.eu

31 — V. art. 1 del regolamento n. 2027/97, come modificato.

32 — V. supra, paragrafo 48 e nota corrispondente.

Stati che siano parti della Convenzione ma non Stati membri della Comunità.

55. Pertanto, ritengo che non si possa affermare che il livello globale di protezione conferito dal regolamento è necessariamente inferiore a quello della Convenzione in quanto una determinata situazione è disciplinata solo dalla seconda.

56. In secondo luogo, il regolamento n. 261/2004 integra la protezione conferita dalla Convenzione ai passeggeri aerei. Esso non si sostituisce alla Convenzione. Ciò emerge chiaramente dall'art. 12 del regolamento, che dispone espressamente che quest'ultimo «lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare».

57. Nella sentenza IATA [33], la Corte ha dichiarato che qualsiasi ritardo può causare, in generale, due tipi di danni, che richiedono rimedi diversi. Il primo è identico per tutti i passeggeri. Il secondo riguarda ogni singolo passeggero e richiede una compensazione a posteriori e su base individuale [34]. Mentre la Convenzione riguarda il secondo tipo di danno, il regolamento offre misure di risarcimento uniformi e immediate per il primo tipo. Esso «si colloca così semplicemente a monte [del dispositivo] che risulta dalla Convenzione di Montreal» [35]. Le misure del regolamento relative ai ritardi dei voli «non ostano di per sé a che i passeggeri interessati (…) possano intentare comunque le azioni di risarcimento dei (…) danni alle condizioni previste dalla [Convenzione]» [36]. Pertanto, esse «migliorano la tutela degli interessi dei passeggeri e le condizioni in cui si applica nei loro confronti il principio di risarcimento» [37].

58. La protezione offerta dal regolamento in caso di ritardo del volo ha quindi natura complementare. Ciò deve valere a fortiori per le misure compensative e di altro tipo da esso previste in relazione alle cancellazioni dei voli e ai negati imbarchi. La Convenzione non offre alcuna protezione ai passeggeri contro tali evenienze.

59. Di conseguenza, non posso accogliere l'argomento secondo cui il livello di protezione del regolamento sarebbe inferiore a quello offerto dalla Convenzione, a meno che si interpreti il regolamento stesso in modo incompatibile con il suo chiaro tenore letterale, la sua genesi normativa e il suo obiettivo implicito.

33 — Cit. alla nota 28.
34 — Punto 43.
35 — Punti 44 e 46.
36 — Punto 47.
37 — Punto 48.

Conclusione

60. Pertanto, suggerisco alla Corte di risolvere come segue la questione posta dal giudice del rinvio:

«I passeggeri di un volo di ritorno da un paese terzo a destinazione di uno Stato membro non sono "passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro" ai sensi dell'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento n. 261/2004 e pertanto non rientrano nell'ambito di applicazione ratione personae di detto regolamento nel caso in cui il vettore aereo che opera il volo di cui trattasi non sia un vettore comunitario, neppure quando la prenotazione dei voli di andata e ritorno sia stata effettuata con la stessa operazione».