SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

10 luglio 2008 *

Nel procedimento C-173/07,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dall'Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Germania) con decisione 7 marzo 2007, pervenuta in cancelleria il 2 aprile 2007, nella causa

Emirates Airlines — Direktion für Deutschland

contro

Diether Schenkel,

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta dal sig. K. Lenaerts, presidente di sezione, dal sig. G. Arestis, dalla sig.ra R. Silva de Lapuerta, dai sigg. J. Malenovský (relatore) e T. von Danwitz, giudici,

* Lingua processuale: il tedesco.

avvocato generale: sig.ra E. Sharpston
cancelliere: sig. R. Grass

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

— per la Emirates Airlines Direktion für Deutschland, dall'avv. C. Leffers, Rechtsanwältin;

— per il sig. Schenkel, dall'avv. M. Scheffels, Rechtsanwalt;

— per il governo greco, dal sig. M. Apessos nonché dalle sig.re O. Patsopoulou e V. Karra, in qualità di agenti;

— per il governo francese, dal sig. G. de Bergues e sig.ra A. Hare, in qualità di agenti;

— per il governo polacco, dalla sig.ra E. Ośniecka-Tamecka, in qualità di agente;

— per il governo svedese, dalla sig.ra A. Falk, in qualità di agente;

— per la Commissione delle Comunità europee, dai sigg. R. Vidal Puig e G. Braun, in qualità di agenti

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 6 marzo 2008,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 11 febbraio 2004, n. 261, 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).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la compagnia aerea Emirates Airlines — Direktion für Deutschland (in prosieguo: la «Emirates») e il sig. Schenkel riguardo al rifiuto da parte della Emirates di risarcirlo in seguito alla cancellazione di un volo in partenza da Manila (Filippine).

Contesto normativo

La normativa internazionale

3 La convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (convenzione di Montreal), conclusa dalla Comunità europea, è stata approvata con la decisione del Consiglio 5 aprile 2001, 2001/539/CE (GU L 194, pag. 38; in prosieguo: la «convenzione di Montreal»).

4 Tale convenzione mira, in particolare, a tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e a garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione.

5 L'art. 1, nn. 2 e 3, di tale convenzione riguardante l'ambito di applicazione di quest'ultima così dispone:

«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. Ai fini della presente convenzione non si considera trasporto internazionale il trasporto tra due punti del territorio di un medesimo Stato parte senza scalo concordato sul territorio di un altro Stato.

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 e il suo carattere internazionale non viene meno per il solo fatto che un contratto o più contratti debbano essere eseguiti integralmente sul territorio di un medesimo Stato».

La normativa comunitaria

6 Il regolamento n. 261/2004, al suo art. 2 intitolato «Definizioni», prevede quanto segue:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(…)

g) "prenotazione": il fatto che il passeggero è in possesso di un biglietto, o di un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico;

h) "destinazione finale": la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo; i voli alternativi in coincidenza disponibili non sono presi in considerazione se viene rispettato l'orario di arrivo originariamente previsto;

(…)».

7 Lo stesso regolamento, al suo art. 3, intitolato «Ambito di applicazione», così recita:

«1. Il presente regolamento si applica:

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

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.

(...)».

8 Ai sensi del suo art. 4, intitolato «Negato imbarco», il regolamento n. 261/2004 prevede quanto segue:

«1. Qualora possa ragionevolmente prevedere di dover negare l'imbarco su un volo, il vettore aereo operativo fa in primo luogo appello ai volontari disposti a rinunciare alla prenotazione in cambio di benefici da concordare tra il passeggero interessato e il vettore aereo operativo. I volontari beneficiano di un'assistenza a norma dell'articolo 8. Tale assistenza lascia impregiudicati i benefici di cui al presente paragrafo.

(…)».

9 L'art. 5 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Cancellazione del volo», è del seguente tenore:

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

(…)

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7 (…)

(…)».

10 L'art. 7 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», così dispone:

«1. 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;

b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1 500 e 3 500 chilometri;

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

Nel determinare la distanza si utilizza come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo all'arrivo rispetto all'orario previsto a causa del negato imbarco o della cancellazione del volo.

(…)».

11 L'art. 8 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Diritto a rimborso o al riavviamento», così stabilisce:

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, al passeggero è offerta la scelta tra:

a) — il rimborso entro sette giorni, secondo quanto previsto nell'articolo 7, paragrafo 3, del prezzo pieno del biglietto, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato, per la o le parti di viaggio non effettuate e per la o le parti di viaggio già effettuate se il volo in questione è divenuto inutile rispetto al programma di viaggio iniziale del passeggero, nonché, se del caso:

— un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile;

b) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile; o

c) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti.

2. Il paragrafo 1, lettera a), si applica anche ai passeggeri i cui voli rientrano in un servizio "tutto compreso", ad esclusione del diritto al rimborso qualora tale diritto sussista a norma della direttiva [del Consiglio 13 giugno 1990,] 90/314/CEE[,concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"]».

12 Ai sensi dell'art. 17 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Relazioni»:

«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 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,

(…)».

Causa principale e questione pregiudiziale

13 Il sig. Schenkel prenotava in Germania, presso la Emirates, un viaggio di andata e ritorno, con partenza da Düsseldorf (Germania) e destinazione Manila con scalo a Dubai (Emirati Arabi Uniti).

14 Per il ritorno il sig. Schenkel prenotava il volo del 12 marzo 2006 con partenza da Manila. Tale volo veniva annullato per problemi tecnici. Il sig. Schenkel partiva infine da Manila il 14 marzo 2006 per arrivare a Düsseldorf lo stesso giorno.

15 Il sig. Schenkel presentava un ricorso dinanzi all'Amtsgericht Frankfurt am Main (Pretore di Francoforte sul Meno) contro la Emirates alla quale chiedeva una compensazione pecuniaria di EUR 600, invocando gli artt. 5, n. 1, lett. c), e 7, n. 1, lett. c), del regolamento n. 261/2004.

16 Egli sosteneva che nella fattispecie era applicabile nei suoi confronti la compensazione pecuniaria prevista da tali disposizioni in caso di cancellazione del volo. A suo dire, infatti, il volo di andata e il volo di ritorno costituiscono parti non autonome di un unico volo. Giacché il luogo di partenza di quest'unico volo era Düsseldorf, egli era quindi un «passegger[o] in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro» della Comunità europea, ai sensi dell'art. 3, n. 1, lett. a), dello stesso regolamento.

17 La Emirates sosteneva che il volo di andata e il volo di ritorno dovevano essere considerati due voli distinti. Peraltro, la Emirates non disponeva di una licenza rilasciata da uno Stato membro ai sensi dell'art. 2, lett. c), del regolamento (CEE) del Consiglio 23 luglio 1992, n. 2407/92, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei (GU L 240, pag. 1).

18 Affermando di non essere quindi un «vettore comunitario» ai sensi dell'art. 3, n. 1, lett. b), del regolamento n. 261/2004, essa concludeva di non essere tenuta a compensare il sig. Schenkel per il volo cancellato.

19 L'Amtsgericht Frankfurt am Main accoglieva le conclusioni del sig. Schenkel. La Emirates proponeva appello dinanzi all'Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Corte d'appello di Francoforte sul Meno).

20 Benché l'Oberlandesgericht Frankfurt am Main fosse propenso a ritenere che un viaggio di andata e ritorno costituisca soltanto un unico volo ai sensi del regolamento n. 261/2004, esso si interrogava sulla fondatezza di tale interpretazione della nozione di volo.

21 L'Oberlandesgericht Frankfurt am Main decideva pertanto di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

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

Sulla questione pregiudiziale

22 Il giudice del rinvio chiede in sostanza se l'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che esso si applica alla situazione di un viaggio di andata e ritorno nella quale i passeggeri inizialmente partiti da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del Trattato ritornino a tale aeroporto con un volo in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo. Il giudice del rinvio chiede anche se la circostanza che il volo di andata e il volo di ritorno siano oggetto di un'unica prenotazione abbia rilevanza ai fini dell'interpretazione di tale disposizione.

23 Nel porre la sua questione, il giudice del rinvio fa riferimento alle nozioni di «volo» e di «viaggio» utilizzate dal regolamento n. 261/2004 e vuole sapere se la nozione di volo comprenda un viaggio di andata e ritorno in aereo.

24 La nozione di volo si rivela determinante per risolvere la questione posta malgrado il fatto che, pur se essa compare nella versione in lingua tedesca dell'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento n. 261/2004, una netta maggioranza delle altre versioni linguistiche di questa stessa disposizione non vi faccia riferimento o utilizzi un termine derivato dalla parola «volo».

25 In effetti, come fa rilevare l'avvocato generale al paragrafo 8 delle sue conclusioni, i passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o in un paese terzo sono necessariamente passeggeri che si imbarcano su un volo in partenza da siffatto aeroporto. Tale divergenza tra le diverse versioni linguistiche è quindi ininfluente riguardo al senso concreto da attribuire alle disposizioni di cui trattasi, che stabiliscono l'ambito di applicazione del detto regolamento.

26 È pertanto necessario interpretare, anzitutto, la nozione di volo.

27 In proposito, va constatato che la detta nozione non rientra nel novero di quelle che, nell'ambito del regolamento n. 261/2004, sono oggetto dell'art. 2, intitolato «Definizioni». Essa non è neppure definita negli altri articoli del detto regolamento.

28 È pertanto importante interpretare la nozione di volo alla luce di tutte le disposizioni del regolamento n. 261/2004 complessivamente, nonché della finalità perseguita da quest'ultimo.

29 Nondimeno, prima di dedicarsi a tale analisi, si deve rilevare che l'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento n. 261/2004, al quale si riferisce il giudice del rinvio, deve essere letto in combinato disposto con la lett. b) dello stesso art. 3, n. 1.

30 Da tale art. 3, n. 1, letto complessivamente risulta che il regolamento si applica alle situazioni nelle quali i passeggeri effettuano un volo sia in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro [lett.a)], sia in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo verso un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, a condizione che il vettore aereo che opera il volo sia un vettore comunitario [lett. b)].

31 Ne consegue che una situazione nella quale i passeggeri partono da un aeroporto situato in un paese terzo non può essere considerata come rientrante nel novero di quelle contemplate all'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento n. 261/2004, e che, pertanto, essa rientra nell'ambito di applicazione del detto regolamento solo alla condizione prevista allo stesso art. 3, n. 1, lett. b), ossia la condizione secondo cui il vettore aereo operante il volo è un vettore comunitario.

32 Riguardo poi all'interpretazione delle disposizioni pertinenti di tale regolamento, va anzitutto osservato che l'art. 8, n. 2, del regolamento n. 261/2004 fa riferimento ad un volo che rientra in un viaggio con servizio "tutto compreso", il che comporta che un volo non è identico a un viaggio e che quest'ultimo può essere costituito da più voli. A tale proposito, il n. 1 dello stesso articolo fa espressamente riferimento alla

nozione di «volo di ritorno», mostrando così l'esistenza di un volo di andata effettuato nel corso dello stesso viaggio.

33 Tale affermazione è suffragata dall'art. 2, lett. h), del regolamento n. 261/2004 che definisce la nozione di «destinazione finale» come la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo.

34 Inoltre, l'art. 8, n. 1, del regolamento n. 261/2004 distingue tra il punto di partenza iniziale e la destinazione finale dei passeggeri e contempla così due luoghi distinti. Orbene, supporre che un «volo» ai sensi dell'art. 3, n. 1, lett. a), del detto regolamento sia considerato come un viaggio di andata e ritorno equivarrebbe a considerare che la sua destinazione finale sia identica al suo punto di partenza iniziale. In tal caso, la detta disposizione sarebbe priva di significato.

35 Infine, considerare un «volo» ai sensi dell'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento n. 261/2004 come un viaggio di andata e ritorno avrebbe, in realtà, l'effetto di ridurre la tutela da accordare ai passeggeri ai sensi di tale regolamento, il che sarebbe contrario alla sua finalità che consiste nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri (v., in questo senso, sentenza 10 gennaio 2006, causa C-344/04, IATA e ELFAA, Racc. pag. I-403, punto 69).

36 Inoltre, da un lato, gli artt. 4, n. 1, 5, n. 1, e 8, n. 1, del regolamento n. 261/2004 prevedono il risarcimento di danni diversi che possono sopraggiungere in occasione di un volo, ma non prevedono che uno di tali danni possa sopraggiungere più volte su uno stesso volo. In tali condizioni, i passeggeri inizialmente partiti da un aeroporto situato in uno Stato membro non potrebbero esigere di beneficiare di tale tutela che una sola volta qualora dovessero subire lo stesso danno sia all'andata che al ritorno.

37 D'altro lato, interpretare l'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento n. 261/2004 nel senso che un volo comprende un viaggio di andata e ritorno equivarrebbe inoltre a privare i passeggeri dei loro diritti in una situazione in cui il volo in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro non sia operato da un vettore comunitario.

38 In proposito, i passeggeri di un volo di questo tipo, partiti inizialmente da un aeroporto situato in un paese terzo, non potrebbero avvalersi della tutela accordata dal regolamento n. 261/2004. Per contro, i passeggeri che iniziano il loro viaggio su quello stesso volo potrebbero, dal canto loro, avvalersi di tale tutela in quanto sarebbero considerati come passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro. Sarebbero quindi trattati in maniera diversa passeggeri di uno stesso volo la cui tutela nei confronti delle conseguenze lesive derivanti da quest'ultimo deve essere identica.

39 Orbene, secondo costante giurisprudenza, il principio della parità di trattamento ovvero di non discriminazione richiede che situazioni paragonabili non siano trattate in maniera diversa e che situazioni diverse non siano trattate in maniera uguale, salvo obiettiva necessità (sentenze IATA e ELFAA, cit., punto 95; 12 settembre 2006, causa C-300/04, Eman e Sevinger, Racc. pag. I-8055, punto 57, nonché 11 settembre 2007, causa C-227/04 P, Lindorfer/Consiglio, Racc. pag. I-6767, punto 63).

40 Alla luce di tutti questi elementi, si deve interpretare la nozione di «volo» di cui al regolamento n. 261/2004 nel senso che esso consiste, sostanzialmente, in una 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.

41 Per contro, la nozione di «viaggio» è collegata alla persona del passeggero che sceglie la sua destinazione e che la raggiunge mediante voli operati da vettori aerei. Un viaggio, che comporta normalmente le parti «andata» e «ritorno», è anzitutto determinato dall'obiettivo personale e individuale dello spostamento. Poiché la nozione di viaggio non compare nel testo dell'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento n. 261/2004, essa è, in linea di principio, ininfluente per l'interpretazione di quest'ultimo.

42 È pertanto importante verificare se altri atti giuridici rilevanti nella materia possano avere un'incidenza sull'interpretazione della nozione di volo. A tal fine si deve esaminare se, come sembra osservare il giudice del rinvio, la convenzione di Montreal sia determinante. Quest'ultima definisce gli obblighi dei vettori aerei nei confronti dei passeggeri con i quali hanno concluso un contratto di trasporto e stabilisce, in particolare, le modalità secondo le quali i passeggeri possono ottenere una riparazione su base individuale, sotto forma di risarcimento, dei danni risultanti da un ritardo.

43 È ben vero che la convenzione di Montreal fa parte integrante dell'ordinamento giuridico comunitario (v., questo senso, sentenza IATA e ELFAA, cit., punti 35 e 36). Inoltre, come risulta dall'art. 300, n. 7, CE, le istituzioni della Comunità sono vincolate dagli accordi conclusi da quest'ultima e, di conseguenza, tali accordi prevalgono sugli atti di diritto comunitario derivato (v., in questo senso, sentenza 10 settembre 1996, causa C-61/94, Commissione/Germania, Racc. pag. I-3989, punto 52).

44 Nondimeno, la convenzione di Montreal non fissa in alcun modo la portata degli obblighi indicati in precedenza mediante un qualsivoglia riferimento alla nozione di volo, che peraltro non compare nel testo della detta convenzione.

45 Inoltre, come giustamente osserva il giudice del rinvio, trasporti successivi sono considerati, ai sensi della convenzione di Montreal, come un «unico trasporto», in particolare quando sono stati conclusi sotto forma di un unico contratto. Orbene, nei limiti in cui tale nozione di unico trasporto fa riferimento ad una serie di più itinerari scelti dal passeggero, essa si avvicina piuttosto alla nozione di viaggio quale definita al punto 41 della presente sentenza.

46 La convenzione di Montreal non si rivela quindi determinante ai fini dell'interpretazione della nozione di «volo» ai sensi del regolamento n. 261/2004.

47 Dai punti 32-41 della presente sentenza si evince che un viaggio di andata e ritorno non può essere considerato come un unico volo. Di conseguenza l'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento n. 261/2004 non può essere applicato alla situazione di un viaggio di andata e ritorno, come quella della fattispecie principale, nella quale i passeggeri inizialmente partiti da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro ritornano a tale aeroporto con un volo in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo.

48 Un'interpretazione siffatta è suffragata anche dall'art. 17, secondo trattino, del regolamento n. 261/2004, alla luce del ventitreesimo 'considerando' di quest'ultimo, secondo cui il legislatore comunitario prevede per il futuro l'eventuale estensione dell'ambito di applicazione del detto regolamento ai passeggeri dei voli in partenza da un paese terzo e con destinazione in uno Stato membro non operati da vettori aerei comunitari.

49 Ammettendo che l'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento n. 261/2004 riguardi anche le situazioni di un viaggio di andata e ritorno nelle quali i passeggeri inizialmente partiti da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro si imbarcano su un volo in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo, i passeggeri di cui all'art. 17, secondo trattino, del detto regolamento rientrerebbero già nel suo ambito di applicazione. Tale disposizione sarebbe quindi priva di significato.

50 Quanto alla questione relativa alla circostanza che il volo di andata e il volo di ritorno sono oggetto di un'unica prenotazione, essa è ininfluente sulla conclusione menzionata al punto 47 della presente sentenza.

51 Infatti, la definizione che l'art. 2, lett. g), del regolamento n. 261/2004 dà della nozione di «prenotazione» non fornisce alcun elemento atto a precisare la portata dell'ambito di applicazione dell'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento n. 261/2004. La circostanza che i passeggeri effettuino un'unica prenotazione è irrilevante riguardo all'autonomia dei due voli.

52 Di conseguenza, le modalità di prenotazione non possono essere considerate un elemento pertinente per determinare la portata dell'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento n. 261/2004.

53 Alla luce delle considerazioni che precedono occorre risolvere la questione sottoposta dichiarando che l'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che esso non si applica alla situazione di un viaggio di andata e ritorno nella quale i passeggeri inizialmente partiti da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro assoggettato alle disposizioni del Trattato ritornano a tale aeroporto con un volo in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo. La circostanza che il volo di andata e il volo di ritorno siano oggetto di un'unica prenotazione è priva di rilevanza ai fini dell'interpretazione di tale disposizione.

Sulle spese

54 Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento 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 (Quarta Sezione) dichiara:

L'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 11 febbraio 2004, n. 261, 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 esso non si applica alla situazione di un viaggio di andata e ritorno nella quale i passeggeri inizialmente partiti da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro assoggettato alle disposizioni del

Trattato CE ritornano a tale aeroporto con un volo in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo. La circostanza che il volo di andata e il volo di ritorno siano oggetto di un'unica prenotazione è priva di rilevanza ai fini dell'interpretazione di tale disposizione.

Firme