SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta)

de 10 de julio de 2008 *

En el asunto C-173/07,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE, por el Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Alemania), mediante resolución de 7 de marzo de 2007, recibida en el Tribunal de Justicia el 2 de abril de 2007, en el procedimiento entre

Emirates Airlines — Direktion für Deutschland

y

Diether Schenkel,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente de Sala, y el Sr. G. Arestis, la Sra. R. Silva de Lapuerta y los Sres. J. Malenovský (Ponente) y T. von Danwitz, Jueces;

* Lengua de procedimiento: alemán.

Abogado General: Sra. E. Sharpston;
Secretario: Sr. R. Grass;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de Emirates Airlines — Direktion für Deutschland, por la Sra. C. Leffers, Rechtsanwältin;

— en nombre del Sr. Schenkel, por el Sr. M. Scheffels, Rechtsanwalt;

— en nombre del Gobierno griego, por el Sr. M. Apessos y las Sras. O. Patsopoulou y V. Karra, en calidad de agentes;

— en nombre del Gobierno francés, por el Sr. G. de Bergues y la Sra. A. Hare, en calidad de agentes;

— en nombre del Gobierno polaco, por la Sra. E. Ośniecka-Tamecka, en calidad de agente;

— en nombre del Gobierno sueco, por la Sra. A. Falk, en calidad de agente;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por los Sres. R. Vidal Puig y G. Braun, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones de la Abogado General, presentadas en audiencia pública el 6 de marzo de 2008;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91 (DO L 46, p. 1).

2 Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre la compañía aérea Emirates Airlines — Direktion für Deutschland (en lo sucesivo, «Emirates») y el Sr. Schenkel, en relación con la negativa de Emirates a compensar a este último por la cancelación de un vuelo con salida desde Manila (Filipinas).

Marco jurídico

Normativa internacional

3 El Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal), celebrado por la Comunidad Europea, se aprobó mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO L 194, p. 38; en lo sucesivo, «Convenio de Montreal»).

4 Este Convenio tiene por objetivo, en particular, garantizar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y la concesión de una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución.

5 El artículo 1, apartados 2 y 3, de este Convenio, relativo al ámbito de aplicación, dispone:

«2. Para los fines del presente Convenio, la expresión transporte internacional significa todo transporte en que, conforme a lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Estados Partes, bien en el territorio de un solo Estado Parte si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea un Estado Parte. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de un solo Estado Parte, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional para los fines del presente Convenio.

3. El transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente constituirá, para los fines del presente Convenio, un solo transporte cuando las partes lo hayan

considerado como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos deban ejecutarse íntegramente en el territorio del mismo Estado.»

Normativa comunitaria

6 En su artículo 2, «Definiciones», el Reglamento nº 261/2004 prevé:

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[…]

g) *reserva,* el hecho de que el pasajero disponga de un billete o de otra prueba que demuestre que la reserva ha sido aceptada y registrada por el transportista aéreo o el operador turístico;

h) *destino final,* el destino que figura en el billete presentado en el mostrador de facturación o, en caso de vuelos con conexión directa, el destino correspondiente al último vuelo; no se tomarán en consideración vuelos de conexión alternativos si se respeta la hora de llegada inicialmente programada;

[…]»

7 El mismo Reglamento prevé en su artículo 3, «Ámbito de aplicación»:

«1. El presente Reglamento será aplicable:

a) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado [CE];

b) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en un tercer país con destino a otro situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado, a menos que disfruten de beneficios o compensación y de asistencia en ese tercer país, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario.

[…]»

8 Con arreglo a su artículo 4, «Denegación de embarque», el Reglamento nº 261/2004 establece:

«1. Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevea que tendrá que denegar el embarque en un vuelo, deberá, en primer lugar, pedir que se presenten voluntarios que renuncien a sus reservas a cambio de determinados beneficios, en las condiciones que acuerden el pasajero interesado y el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Los voluntarios recibirán asistencia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8, además de los beneficios mencionados en este apartado.

[…]»

9 El artículo 5, «Cancelación de vuelos», del Reglamento nº 261/2004 dispone:

«1. En caso de cancelación de un vuelo:

[…]

c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7 […]

[…]»

10 El artículo 7 del Reglamento nº 261/2004, «Derecho a compensación», establece:

«1. Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

a) 250 euros para vuelos de hasta 1.500 kilómetros;

b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1.500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1.500 y 3.500 kilómetros;

c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b).

La distancia se determinará tomando como base el último destino al que el pasajero llegará con retraso en relación con la hora prevista debido a la denegación de embarque o a la cancelación.

[…]»

11 El artículo 8, «Derecho al reembolso o a un transporte alternativo», del Reglamento nº 261/2004 prevé:

«1. Cuando se haga referencia a este artículo, se ofrecerán a los pasajeros las opciones siguientes:

a) — el reembolso en siete días, según las modalidades del apartado 3 del artículo 7, del coste íntegro del billete en el precio al que se compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes del viaje efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, junto con, cuando proceda:

— un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible;

b) la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible, o

c) la conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles.

2. Lo dispuesto en la letra a) del apartado 1 se aplicará también a los pasajeros cuyos vuelos formen parte de un viaje combinado, excepto por lo que respecta al derecho a reembolso, cuando ese derecho se derive de la Directiva 90/314/CEE [del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados (DO L 158, p. 59)].

[…]»

12 A tenor del artículo 17, «Informe», del Reglamento nº 261/2004:

«A más tardar el 1 de enero de 2007, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el funcionamiento y los resultados del presente Reglamento y, en particular, sobre:

— […]

— la posible ampliación del ámbito de aplicación del presente Reglamento a los pasajeros que tengan un contrato con un transportista comunitario o hayan hecho una reserva de vuelo que forme parte de un viaje combinado al que sea de

aplicación la Directiva 90/314/CEE y que tenga su salida de un aeropuerto de un tercer país y su destino en un aeropuerto de un Estado miembro, cuando se trate de vuelos que no correspondan a un transportista aéreo comunitario,

[…]»

Litigio principal y cuestión prejudicial

13 El Sr. Schenkel reservó en Alemania, con Emirates, un viaje de ida y vuelta con salida desde Düsseldorf (Alemania) y destino en Manila, vía Dubai (Emiratos Árabes Unidos).

14 Para la vuelta, en la reserva del Sr. Schenkel constaba el vuelo del 12 de marzo de 2006 con salida desde Manila. Este vuelo se canceló por problemas técnicos. El Sr. Schenkel partió finalmente de Manila el 14 de marzo de 2006 y llegó a Düsseldorf el mismo día.

15 El Sr. Schenkel interpuso ante el Amtsgericht Frankfurt am Main un recurso contra Emirates en el que reclamaba una compensación de 600 euros con arreglo a los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, letra c), del Reglamento nº 261/2004.

16 Alegaba que la compensación prevista en dichas disposiciones para los casos de cancelación de vuelos le era aplicable. Sostenía, en efecto, que el vuelo de ida y el vuelo de vuelta son partes dependientes de un solo y mismo vuelo. Puesto que el punto de partida de este vuelo único era Düsseldorf, tenía la condición de «pasajero que parte de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro» de la Comunidad Europea, en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), del mismo Reglamento.

17 Emirates afirmaba que el vuelo de ida y el vuelo de vuelta deben considerarse dos vuelos distintos. Señalaba, además, que no posee una licencia concedida por ningún Estado miembro con arreglo al artículo 2, letra c), del Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas (DO L 240, p. 1).

18 Tras alegar que, por lo tanto, no es un «transportista comunitario» en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento nº 261/2004, Emirates llegó a la conclusión de que no estaba obligada a compensar al Sr. Schenkel por el vuelo cancelado.

19 El Amtsgericht Frankfurt am Main estimó las pretensiones del Sr. Schenkel. Emirates interpuso recurso de apelación ante el Oberlandesgericht Frankfurt am Main.

20 Aun cuando el Oberlandesgericht Frankfurt am Main se inclina por considerar un viaje de ida y vuelta como un solo y mismo vuelo a los efectos del Reglamento nº 261/2004, alberga dudas acerca del fundamento de esta interpretación del concepto de vuelo.

21 Por consiguiente, el Oberlandesgericht Frankfurt am Main decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la cuestión prejudicial siguiente:

«¿Debe interpretarse el artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento […] nº 261/2004 […] en el sentido de que un "vuelo" comprende el viaje de ida y vuelta por avión desde el punto de partida hasta el de destino, en cualquier caso cuando se han reservado simultáneamente el vuelo de ida y el vuelo de vuelta?»

Sobre la cuestión prejudicial

22 El órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que se aplica en el caso de un viaje de ida y vuelta en el que los pasajeros que hayan partido inicialmente de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado regresan a dicho aeropuerto mediante un vuelo con salida desde un aeropuerto situado en un país tercero. El órgano jurisdiccional remitente se pregunta también si la circunstancia de que el vuelo de ida y el vuelo de vuelta sean objeto de una reserva única incide en la interpretación de esta disposición.

23 En la formulación de su cuestión, el órgano jurisdiccional remitente se refiere a los conceptos de «vuelo» y de «viaje» utilizados por el Reglamento nº 261/2004 y pregunta si el concepto de vuelo engloba un viaje de ida y vuelta por avión.

24 El concepto de vuelo resulta determinante para responder a la cuestión planteada pese a que, aun cuando figure en la versión alemana del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 261/2004, la gran mayoría de las versiones lingüísticas de esta misma disposición no se refiere a él o utiliza un término derivado de la palabra «vuelo».

25 En efecto, como señala la Abogado General en el punto 8 de sus conclusiones, los pasajeros que parten de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro o en un país tercero son necesariamente pasajeros que embarcan en un vuelo con salida desde ese aeropuerto. Por lo tanto, esta divergencia entre las diferentes versiones lingüísticas no influye en el sentido real que debe darse a las disposiciones de que se trata, que determinan el ámbito de aplicación de dicho Reglamento.

26 En consecuencia, es necesario comenzar por interpretar el concepto de vuelo.

27 A este respecto, procede señalar que este concepto no forma parte de los incluidos en el artículo 2, «Definiciones», del Reglamento nº 261/2004. Tampoco aparece definido en los demás artículos de este Reglamento.

28 Por consiguiente, el concepto de vuelo debe interpretarse a la luz de las disposiciones del Reglamento nº 261/2004 en su conjunto, así como del objetivo que éste pretende conseguir.

29 Sin embargo, antes de proceder a este análisis, ha de señalarse que el artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 261/2004, al que se refiere el órgano jurisdiccional remitente, debe interpretarse en relación con la letra b) del mismo artículo 3, apartado 1.

30 De este apartado 1, en su conjunto, se desprende que el Reglamento mencionado se aplica a las situaciones en las que los pasajeros toman un vuelo bien con salida desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro [letra a)], bien con salida desde un aeropuerto situado en un país tercero y con destino en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro a condición de que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo sea un transportista comunitario [letra b)].

31 De lo anterior resulta que una situación en la que los pasajeros parten de un aeropuerto situado en un país tercero no puede considerarse comprendida entre las contempladas por el artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 261/2004 y, por lo tanto, sólo está incluida en el ámbito de aplicación de este Reglamento si se cumple la condición prevista en el mismo artículo 3, apartado 1, letra b), por la que se exige que el transportista aéreo que realiza el vuelo sea un transportista comunitario.

32 Por otro lado, por lo que respecta a la interpretación de las disposiciones pertinentes de dicho Reglamento, debe destacarse, en primer lugar, que el artículo 8, apartado 2, del Reglamento nº 261/2004 se refiere a un vuelo que forma parte de un viaje combinado, lo que implica que un vuelo no es idéntico a un viaje y que este último puede estar compuesto de varios vuelos. A este respecto, el apartado 1 de este artículo hace

referencia expresa al concepto de «vuelo de vuelta», con lo que se indica la existencia de un vuelo de ida que se efectúa en el mismo viaje.

33 Esta afirmación se ve corroborada por el artículo 2, letra h), del Reglamento nº 261/2004, que define el concepto de «destino final» como el destino que figura en el billete presentado en el mostrador de facturación o, en caso de vuelos con conexión directa, el destino correspondiente al último vuelo.

34 Además, el artículo 8, apartado 1, del Reglamento nº 261/2004 distingue entre el primer punto de partida y el destino final de los pasajeros, de tal modo que contempla dos lugares distintos. Ahora bien, suponer que un «vuelo» en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), de dicho Reglamento consiste en un viaje de ida y vuelta equivaldría a considerar que su destino final es idéntico al primer punto de partida. Tal disposición perdería en este caso su significado.

35 Por último, considerar que un «vuelo» en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 261/2004 es un viaje de ida y vuelta tendría en realidad como consecuencia disminuir la protección de que deben disfrutar los pasajeros en virtud de dicho Reglamento, lo que resulta contrario a su objetivo, que consiste en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros (véase, en este sentido, la sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, Rec. p. I-403, apartado 69).

36 Por un lado, los artículos 4, apartado 1, 5, apartado 1, y 8, apartado 1, del Reglamento nº 261/2004 establecen la reparación de los diferentes perjuicios que pueden ocasionarse como consecuencia de un vuelo, pero no prevén que estos perjuicios puedan producirse varias veces en un mismo vuelo. Por lo tanto, los pasajeros que hubieran partido inicialmente de un aeropuerto situado en un Estado miembro no podrían contar con disfrutar de esta protección más que una sola vez si el mismo perjuicio se produjera tanto a la ida como a la vuelta.

37 Por otro lado, interpretar el artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 261/2004 de tal modo que un vuelo englobe un viaje de ida y vuelta supondría también privar de sus derechos a los pasajeros en una situación en la que el vuelo con salida desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro no es efectuado por un transportista comunitario.

38 A este respecto, los pasajeros de un vuelo de este tipo que hubieran partido inicialmente de un aeropuerto situado en un país tercero no podrían disfrutar de la protección que concede el Reglamento nº 261/2004. Sin embargo, los pasajeros que iniciaran su viaje en este mismo vuelo podrían, por su parte, disfrutar de esta protección en la medida en que reciban la consideración de pasajeros que han partido de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro. De este modo, se dispensaría un trato distinto a los pasajeros de un mismo vuelo, que deben disfrutar de idéntica protección contra las consecuencias perjudiciales provocadas por dicho vuelo.

39 Ahora bien, según reiterada jurisprudencia, el principio de igualdad de trato o de no discriminación exige que no se traten de manera diferente situaciones que son comparables y que las situaciones diferentes no sean tratadas de manera idéntica, salvo que este trato esté justificado objetivamente (véanse las sentencias IATA y ELFAA, antes citada, apartado 95; de 12 de septiembre de 2006, Eman y Sevinger, C-300/04, Rec. p. I-8055, apartado 57, y de 11 de septiembre de 2007, Lindorfer/Consejo, C-227/04 P, Rec. p. I-6767, apartado 63).

40 A la luz de estos elementos, considerados en su conjunto, debe interpretarse el concepto de «vuelo», a los efectos del Reglamento nº 261/2004, en el sentido de que consiste, esencialmente, en una operación de transporte aéreo y de que, por lo tanto, constituye en cierto modo una «unidad» de este tipo de transporte realizada por un transportista aéreo que fija su itinerario.

41 Sin embargo, el concepto de «viaje» tiene que ver con el pasajero mismo, quien elige el destino y se desplaza hasta él mediante vuelos efectuados por transportistas aéreos. Un viaje, que incluye normalmente los trayectos «de ida» y «de vuelta», está sobre todo determinado por el objetivo personal e individual del desplazamiento. Dado que el concepto de viaje no figura en el artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 261/2004, no incide, en principio, en la interpretación de éste.

42 Por lo tanto, debe verificarse si existen otros instrumentos jurídicos pertinentes sobre esta materia que puedan afectar a la interpretación del concepto de vuelo. A este respecto, es necesario examinar si resulta determinante el Convenio de Montreal, como parece indicar el órgano jurisdiccional remitente. Este Convenio define las obligaciones que incumben a los transportistas aéreos para con los pasajeros con los que hayan suscrito un contrato de transporte y, en particular, fija las reglas que permiten a los pasajeros obtener una reparación individualizada, en forma de indemnización de daños y perjuicios, por los perjuicios ocasionados en caso de retraso.

43 Es cierto que el Convenio de Montreal forma parte del ordenamiento jurídico comunitario (véase, en este sentido, la sentencia IATA y ELFAA, antes citada, apartados 35 y 36). Por otro lado, del artículo 300 CE, apartado 7, resulta que las instituciones de la Comunidad están vinculadas por los acuerdos celebrados por ella y que, por tanto, esos acuerdos disfrutan de primacía sobre las disposiciones del Derecho comunitario derivado (véase, en ese sentido, la sentencia de 10 de septiembre de 1996, Comisión/Alemania, C-61/94, Rec. p. I-3989, apartado 52).

44 Sin embargo, el Convenio de Montreal no determina de modo alguno la extensión de las obligaciones anteriormente indicadas por referencia al concepto de vuelo, que, de hecho, no figura en el texto de dicho Convenio.

45 Además, como señala acertadamente el órgano jurisdiccional remitente, los transportes sucesivos se consideran, según el Convenio de Montreal, como un «solo transporte», en particular cuando son objeto de un solo contrato. En la medida en que este concepto de transporte único hace referencia a una sucesión de trayectos escogidos por el pasajero, se aproxima más bien al concepto de viaje, tal como se define en el apartado 41 de la presente sentencia.

46 Por lo tanto, el Convenio de Montreal no resulta determinante para la interpretación del concepto de «vuelo» en el sentido del Reglamento nº 261/2004.

47 De los apartados 32 a 41 de la presente sentencia se desprende que un viaje de ida y vuelta no puede considerarse como un solo y mismo vuelo. Por consiguiente, el artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 261/2004 no puede aplicarse en el caso de un viaje de ida y vuelta como el que es objeto del litigio principal, en el que los pasajeros que han partido inicialmente de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro regresan a dicho aeropuerto mediante un vuelo con salida desde un aeropuerto situado en un país tercero.

48 Esta interpretación se ve también confirmada por el artículo 17, segundo guión, del Reglamento nº 261/2004, en relación con el vigésimo tercer considerando de éste, conforme al cual el legislador comunitario se plantea la posible ampliación en el futuro del ámbito de aplicación de este Reglamento a los pasajeros de vuelos que tengan su salida en un aeropuerto de un país tercero y su destino en un Estado miembro y que no correspondan a un transportista aéreo comunitario.

49 Si se supusiera que el artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 261/2004 se refiere también a los casos de viajes de ida y vuelta en los que los pasajeros que hayan partido inicialmente de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro embarcan en un vuelo que tenga su salida en un aeropuerto situado en un país tercero, los pasajeros contemplados en el artículo 17, segundo guión, de dicho Reglamento estarían ya incluidos en su ámbito de aplicación. En consecuencia, esta disposición perdería su sentido.

50 En cuanto a la circunstancia de que el vuelo de ida y el vuelo de vuelta sean objeto de una única reserva, esta cuestión no influye en la conclusión alcanzada en el apartado 47 de la presente sentencia.

51 En efecto, no hay nada en la definición que del concepto de «reserva» da el artículo 2, letra g), del Reglamento nº 261/2004 que permita precisar la extensión del ámbito de aplicación del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 261/2004. El hecho de que los pasajeros efectúen una reserva única carece de incidencia sobre la autonomía de los dos vuelos.

52 Por consiguiente, el modo en que se efectúa la reserva no puede considerarse pertinente para determinar el alcance del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 261/2004.

53 Habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede responder a la cuestión planteada que el artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que no se aplica en el caso de un viaje de ida y vuelta en el que los pasajeros que hayan partido inicialmente de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado regresan a dicho aeropuerto mediante un vuelo con salida desde un aeropuerto situado en un país tercero. La circunstancia de que el vuelo de ida y el vuelo de vuelta sean objeto de una única reserva carece de incidencia en la interpretación de esta disposición.

Costas

54 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) declara:

El artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91, debe interpretarse en el sentido de que no se aplica en el caso de un viaje de ida y vuelta en el que los pasajeros que hayan partido inicialmente de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado

miembro sujeto a las disposiciones del Tratado CE regresan a dicho aeropuerto mediante un vuelo con salida desde un aeropuerto situado en un país tercero. La circunstancia de que el vuelo de ida y el vuelo de vuelta sean objeto de una única reserva carece de incidencia en la interpretación de esta disposición.

Firmas