SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

9 luglio 2009 *

Nel procedimento C-204/08,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dal Bundesgerichtshof (Germania) con decisione 22 aprile 2008, pervenuta in cancelleria il 19 maggio 2008, nella causa

Peter Rehder

contro

Air Baltic Corporation,

LA CORTE (Quarta Sezione),

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

* Lingua processuale: il tedesco.

avvocato generale: sig. M. Poiares Maduro
cancelliere: sig. N. Nanchev, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 1° aprile 2009,

considerate le osservazioni presentate:

— per il sig. Rehder, dall'avv. J. Kummer, Rechtsanwalt;

— per l'Air Baltic Corporation, dall'avv. G.-S. Hök, Rechtsanwalt;

— per il governo tedesco, dal sig. M. Lumma e dalla sig.ra J. Kemper, in qualità di agenti;

— per il governo ceco, dal sig. M. Smolek, in qualità di agente;

— per il governo lettone, dalla sig.ra E. Eihmane e dal sig. U. Dreimanis, in qualità di agenti;

— per il governo del Regno Unito, dal sig. L. Seeboruth, in qualità di agente;

— per la Commissione delle Comunità europee, dalle sig.re A.-M. Rouchaud-Joët e S. Grünheid, 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'art. 5, punto 1, lett. b), secondo trattino, del regolamento (CE) del Consiglio 22 dicembre 2000, n. 44/2001, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 2001, L 12, pag. 1).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra il sig. Rehder e l'Air Baltic Corporation (in prosieguo: l'«Air Baltic») in esito all'annullamento del volo che egli aveva prenotato presso tale compagnia per recarsi da Monaco di Baviera (Germania) a Vilnius (Lituania).

Contesto normativo

La normativa comunitaria

3 Il regolamento n. 44/2001 è entrato in vigore il 1º marzo 2002 e, conformemente al suo art. 68, n. 1, sostituisce la Convenzione 27 settembre 1968 concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, come successivamente modificata (GU 1998, C 27, pag. 1; in prosieguo: la «Convenzione di Bruxelles»).

4 Il primo 'considerando' di tale regolamento enuncia che «[l]a Comunità si prefigge l'obiettivo di conservare e sviluppare uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia nel quale sia garantita la libera circolazione delle persone. Per realizzare gradualmente tale spazio è opportuno che la Comunità adotti, tra l'altro, le misure nel settore della cooperazione giudiziaria in materia civile che sono necessarie al corretto funzionamento del mercato interno».

5 Ai termini della seconda frase del secondo 'considerando' del regolamento n. 44/2001, «[è] pertanto indispensabile adottare disposizioni che consentano di unificare le norme sui conflitti di competenza in materia civile e commerciale e di semplificare le formalità affinché le decisioni emesse dagli Stati membri vincolati dal [citato] regolamento siano riconosciute ed eseguite in modo rapido e semplice».

6 La prima frase dell'undicesimo 'considerando' del medesimo regolamento precisa che «[l]e norme sulla competenza devono presentare un alto grado di prevedibilità ed articolarsi intorno al principio della competenza del giudice del domicilio del convenuto, la quale deve valere in ogni ipotesi salvo in alcuni casi rigorosamente determinati, nei quali la materia del contendere o l'autonomia delle parti giustifichi un diverso criterio di collegamento».

7 Il dodicesimo 'considerando' dello stesso regolamento stabilisce che «[i]l criterio del foro del domicilio del convenuto deve essere completato attraverso la previsione di fori alternativi, ammessi in base al collegamento stretto tra l'organo giurisdizionale e la controversia, ovvero al fine di agevolare la buona amministrazione della giustizia».

8 Le norme sulla competenza dettate dal regolamento n. 44/2001 sono contenute nel suo capo II, composto dagli artt. 2-31.

9 L'art. 2, n. 1, di tale regolamento, compreso nella sezione 1 del capo II suddetto, intitolata «Disposizioni generali», prevede quanto segue:

«Salve le disposizioni del presente regolamento, le persone domiciliate nel territorio di un determinato Stato membro sono convenute, a prescindere dalla loro nazionalità, davanti ai giudici di tale Stato membro».

10 L'art. 3, n. 1, del detto regolamento, collocato nella medesima sezione 1, così dispone:

«Le persone domiciliate nel territorio di uno Stato membro possono essere convenute davanti ai giudici di un altro Stato membro solo in base alle norme enunciate nelle sezioni da 2 a 7 del presente capo».

11 Ai sensi dell'art. 5, punto 1, del regolamento n. 44/2001, contenuto nella sezione 2 del capo II di quest'ultimo, intitolata «Competenze speciali»:

«La persona domiciliata nel territorio di uno Stato membro può essere convenuta in un altro Stato membro:

1) a) in materia contrattuale, davanti al giudice del luogo in cui l'obbligazione dedotta in giudizio è stata o deve essere eseguita;

b) ai fini dell'applicazione della presente disposizione e salvo diversa convenzione, il luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio è:

— nel caso della compravendita di beni, il luogo, situato in uno Stato membro, in cui i beni sono stati o avrebbero dovuto essere consegnati in base al contratto,

— nel caso della prestazione di servizi, il luogo, situato in uno Stato membro, in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto;

c) la lettera a) si applica nei casi in cui non è applicabile la lettera b)».

12 L'art. 60, n. 1, del citato regolamento enuncia quanto segue:

«Ai fini dell'applicazione del presente regolamento una società o altra persona giuridica è domiciliata nel luogo in cui si trova:

a) la sua sede statutaria, o

b) la sua amministrazione centrale, oppure

c) il suo centro d'attività principale».

13 L'art. 71, n. 1, del medesimo regolamento dispone come segue:

«Il presente regolamento lascia impregiudicate le convenzioni, di cui gli Stati membri siano parti contraenti, che disciplinano la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materie particolari».

14 Il 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), introduce il principio della

compensazione pecuniaria per i passeggeri nell'ambito dei trasporti aerei internazionali in caso di cancellazione del volo. L'art. 5 di tale regolamento, rubricato «Cancellazione del volo», recita:

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

(…)

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che (…) siano stati informati della cancellazione del volo (…)

(…)».

15 L'art. 7, n. 1, del medesimo regolamento, rubricato «Diritto a compensazione pecuniaria», stabilisce quanto segue:

«Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri interessati ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1 500 chilometri;

(…)».

16 Ai sensi dell'art. 12, n. 1, del citato regolamento:

«Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare. Il risarcimento concesso ai sensi del presente regolamento può essere detratto da detto risarcimento».

La Convenzione di Montreal

17 La Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 (in prosieguo: la «Convenzione di Montreal»), è stata sottoscritta dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a suo nome con la decisione del Consiglio 5 aprile 2001, 2001/539/CE (GU L 194, pag. 38), ed è entrata in vigore, per quanto riguarda la Comunità, il 28 giugno 2004. Il suo art. 19, rubricato «Ritardo», prevede quanto segue:

«Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci. (…)».

18 L'art. 33, n. 1, della Convenzione di Montreal, rubricato «Competenza giurisdizionale», è del seguente tenore:

«L'azione per il risarcimento del danno è promossa, a scelta dell'attore, nel territorio di uno degli Stati parti, o davanti al tribunale del domicilio del vettore o della sede principale della sua attività o del luogo in cui esso possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto, o davanti al tribunale del luogo di destinazione».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

19 Il sig. Rehder, residente in Monaco di Baviera, aveva prenotato presso l'Air Baltic, compagnia con sede sociale in Riga (Lettonia), un volo da Monaco a Vilnius. La distanza tra Monaco e Vilnius è leggermente inferiore a 1 500 chilometri. Circa trenta minuti prima dell'ora prevista per la partenza da Monaco di Baviera i passeggeri sono stati informati della cancellazione del volo. Dopo una modifica della prenotazione effettuata dall'Air Baltic il ricorrente ha preso un volo per Vilnius via Copenhagen ed è giunto a destinazione più di sei ore dopo l'ora alla quale avrebbe normalmente dovuto giungervi con il volo prenotato in origine.

20 Con domanda proposta dinanzi all'Amtsgericht Erding [Tribunale di Erding], nella cui circoscrizione si trova l'aeroporto di Monaco di Baviera, il sig. Rehder ha chiesto la condanna dell'Air Baltic al pagamento di un indennizzo di EUR 250 conformemente agli artt. 5, n. 1, lett. c), e 7, n. 1, lett. a), del regolamento n. 261/2004. Ritenendo che i servizi di trasporto aereo siano resi nel luogo di partenza dell'aereo, il che comporta che il luogo di esecuzione dell'obbligazione contrattuale, ai sensi dell'art. 5, punto 1, lett. b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001, sia quello dell'aeroporto di partenza, nel caso di specie l'aeroporto di Monaco di Baviera, l'Amtsgericht Erding si è dichiarato competente a conoscere della domanda di compensazione pecuniaria del sig. Rehder.

21 Su appello interposto dall'Air Baltic, l'Oberlandesgericht München [Corte d'appello di Monaco di Baviera], ritenendo che i servizi di trasporto aereo siano resi nel luogo in cui si trova la sede sociale della compagnia che effettua il volo, ha annullato la sentenza del giudice di primo grado. Avverso la sentenza del giudice d'appello il sig. Rehder ha proposto una domanda di «Revision» dinanzi al Bundesgerichtshof [Corte federale di cassazione].

22 Il giudice a quo osserva che la soluzione della questione se l'Amtsgericht Erding sia competente nel caso di specie dipende dall'interpretazione dell'art. 5, punto 1, lett. b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001. Esso rileva che, per quanto attiene al primo trattino di tale disposizione, relativo alla compravendita di beni, la Corte ha dichiarato innanzitutto che questa norma di competenza speciale in materia contrattuale fa del luogo di consegna un criterio di collegamento autonomo, tendenzialmente applicabile a tutte le domande fondate su uno stesso contratto di compravendita di beni e non soltanto a quelle fondate proprio sull'obbligo di consegna (sentenza 3 maggio 2007, causa C-386/05, Color Drack, Racc. pag. I-3699, punto 26). La Corte avrebbe poi stabilito che detta norma si applica anche in caso di pluralità di luoghi di consegna dei beni e che, in tale ipotesi, occorre intendere per luogo di esecuzione il luogo che assicura il collegamento più stretto tra il contratto e il giudice competente; tale luogo è, di massima, quello della consegna principale quale determinata in ragione di criteri economici (sentenza Color Drack, cit., punto 40). La Corte avrebbe infine considerato che, ove stabilire il luogo della consegna principale non sia possibile, ciascuno dei luoghi di consegna presenta una sufficiente prossimità agli elementi materiali della controversia, cosicché in tale eventualità l'attore può citare il convenuto dinanzi al giudice del luogo di consegna di sua scelta (sentenza Color Drack, cit., punto 42).

23 Nondimeno — sottolinea il Bundesgerichtshof — la stessa Corte ha indicato esplicitamente, al punto 16 sempre della sentenza Color Drack, che le sue considerazioni valevano solo nel caso di una pluralità di luoghi di consegna in un unico Stato membro e non anticipavano la soluzione per il caso di più luoghi di consegna in più Stati membri.

24 Il Bundesgerichtshof si domanda quindi se, alla luce degli obiettivi del regolamento n. 44/2001, secondo cui occorre unificare e rendere prevedibili le norme sulla competenza nonché determinare un luogo unico dell'esecuzione, il quale, in linea di massima, è quello che presenta il collegamento più stretto tra la controversia e il giudice

competente, non occorra interpretare nello stesso modo l'art. 5, punto 1, lett. b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001 e concentrare in via di principio in un unico luogo di esecuzione anche la competenza giurisdizionale per controversie relative alle obbligazioni contrattuali derivanti da un contratto di trasporto aereo internazionale, benché non sia agevole, nell'ambito di un contratto del genere, stabilire in modo univoco il luogo in cui sono rese, per la parte essenziale, le prestazioni di servizi.

25 Tutto ciò considerato, il Bundesgerichtshof ha deciso di sospendere il giudizio e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'art. 5, punto 1, lett. b), secondo trattino, del regolamento [n. 44/2001] debba essere interpretato nel senso che, anche nel caso dei voli aerei a partire da uno Stato membro della Comunità verso un altro Stato membro della Comunità, occorre ammettere l'esistenza di un unico luogo di adempimento per tutti gli obblighi contrattuali e tale luogo sia quello della prestazione principale quale determinata secondo criteri economici.

2) Qualora debba essere determinato un luogo di adempimento unico, quali criteri siano rilevanti per la sua determinazione; in particolare, se il luogo di adempimento unico sia fissato in funzione del luogo del decollo o del luogo dell'atterraggio».

Sulle questioni pregiudiziali

26 In via preliminare, prima di passare all'esame delle questioni sollevate dal giudice a quo, occorre rilevare che in alcune osservazioni depositate dinanzi alla Corte è stato

sollevato il problema dell'applicabilità, in una situazione come quella su cui verte il procedimento principale, dell'art. 33 della Convenzione di Montreal al fine di determinare il giudice competente.

27 Si deve osservare, al riguardo, che il diritto invocato nella fattispecie dal ricorrente nel procedimento principale, diritto tratto dall'art. 7 del regolamento n. 261/2004, è un diritto ad un indennizzo forfetario e standardizzato del passeggero a seguito della cancellazione del volo e prescinde dal diritto al risarcimento dei danni sancito all'art. 19 della Convenzione di Montreal (v. sentenza 10 gennaio 2006, causa C-344/04, IATA e ELFAA, Racc. pag. I-403, punti 43-46). I diritti fondati sulle succitate disposizioni, rispettivamente, del regolamento n. 261/2004 e della convenzione di Montreal rientrano, dunque, in contesti normativi differenti.

28 Ne consegue che la questione sollevata nel procedimento principale, fondata unicamente sul regolamento n. 261/2004, deve essere esaminata alla luce del regolamento n. 44/2001.

29 Con le sue questioni, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede alla Corte, in sostanza, di precisare come debbano essere interpretati i termini «il luogo, situato in uno Stato membro, in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto» contenuti nell'art. 5, punto 1, lett. b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001, in caso di trasporto aereo di persone da uno Stato membro all'altro, nel contesto di una domanda di compensazione pecuniaria fondata sul regolamento n. 261/2004.

30 In realtà, con le suddette questioni il giudice del rinvio vuol sapere dalla Corte se, nel caso di una prestazione di servizi come quella oggetto del procedimento principale, debba conferirsi ai suddetti termini la stessa interpretazione che la Corte ha già offerto per il primo trattino della medesima disposizione nella citata sentenza Color Drack nel caso di più luoghi di consegna di beni all'interno di un unico Stato membro.

31 Al punto 18 della citata sentenza Color Drack la Corte si è basata, per rispondere alla questione sottopostale, sulla genesi, sugli obiettivi e sul sistema del regolamento n. 44/2001.

32 A tale proposito la Corte ha ricordato anzitutto che la norma di competenza speciale prevista all'art. 5, punto 1, del regolamento n. 44/2001 in materia contrattuale, la quale completa il criterio del foro del domicilio del convenuto, risponde a un obiettivo di prossimità ed è fondata sulla stretta correlazione tra il contratto e il giudice chiamato a conoscerne (sentenza Color Drack, cit., punto 22).

33 La Corte ha poi osservato che, per quanto riguarda il luogo di esecuzione delle obbligazioni nascenti da un contratto di compravendita di beni, il regolamento n. 44/2001 stabilisce, all'art. 5, punto 1, lett. b), primo trattino, tale criterio di collegamento in modo autonomo, al fine di rafforzare gli obiettivi di unificazione delle norme di competenza giurisdizionale e di prevedibilità. In una tale ipotesi il luogo di consegna dei beni viene considerato, pertanto, un criterio di collegamento autonomo, tendenzialmente applicabile a tutte le domande fondate sul medesimo contratto di compravendita (sentenza Color Drack, cit., punti 24 e 26).

34 Alla luce degli obiettivi di prossimità e di prevedibilità la Corte ha dichiarato che la norma dettata all'art. 5, punto 1, lett. b), primo trattino, del regolamento n. 44/2001 si applica anche in caso di pluralità dei luoghi di consegna dei beni in un unico Stato membro, sottolineando che un solo giudice deve essere competente a conoscere di tutte le domande fondate sul contratto (sentenza Color Drack, cit., punti 36 e 38).

35 Infine, sempre in caso di pluralità dei luoghi di consegna dei beni in un unico Stato membro, la Corte ha considerato che il luogo che assicura il collegamento più stretto tra il contratto e il giudice competente è quello della consegna principale, la quale dovrà essere determinata in ragione di criteri economici, e che, ove stabilire il luogo della consegna principale non sia possibile, ciascuno dei luoghi di consegna presenta una sufficiente prossimità agli elementi materiali della controversia, per cui in tale ipotesi

l'attore può citare il convenuto dinanzi al giudice del luogo di consegna di sua scelta (sentenza Color Drack, cit., punti 40 e 42).

36 Occorre sottolineare che le considerazioni su cui la Corte si è basata per pervenire all'interpretazione formulata nella citata sentenza Color Drack sono valide altresì per i contratti di fornitura di servizi, finanche quando tale fornitura non sia effettuata in un unico Stato membro. Infatti, le regole di competenza speciale previste dal regolamento n. 44/2001 in materia di contratti di vendita di beni e di fornitura di servizi hanno la stessa genesi, perseguono la stessa finalità e occupano la stessa posizione nel sistema istituito da tale regolamento.

37 Gli obiettivi di prossimità e di prevedibilità che sono perseguiti con la concentrazione della competenza giurisdizionale nel luogo della fornitura dei servizi, ai termini del contratto di cui trattasi, e con la determinazione di una competenza giurisdizionale unica per tutte le pretese fondate su tale contratto non possono essere trattati diversamente in caso di pluralità dei luoghi di fornitura dei servizi medesimi in più Stati membri. Una tale distinzione, infatti, non solo non sarebbe corroborata dalle disposizioni del regolamento n. 44/2001, ma sarebbe in contraddizione con la stessa ratio di quest'ultimo, che è quella di contribuire, con l'unificazione delle norme sui conflitti di competenza in materia civile e commerciale, allo sviluppo di uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia nonché a un corretto funzionamento del mercato interno in seno alla Comunità (v. primo e secondo 'considerando' del regolamento n. 44/2001).

38 Di conseguenza, anche in caso di pluralità dei luoghi di fornitura dei servizi in diversi Stati membri occorre individuare il luogo che assicura il collegamento più stretto tra il contratto in causa e il giudice competente, ovvero quello dove, in forza del contratto, dev'essere effettuata la fornitura principale dei servizi.

39 A questo riguardo occorre subito constatare che, come ha rilevato il giudice del rinvio, il luogo della sede o del principale stabilimento della compagnia aerea interessata non presenta il necessario stretto collegamento con il contratto. Infatti, le operazioni e le

azioni intraprese a partire da tale luogo, in particolare la messa a disposizione di un aeromobile e di un equipaggio adeguati, costituiscono misure logistiche e preparatorie in vista dell'esecuzione del contratto di trasporto aereo e non servizi la cui fornitura integrerebbe il contenuto propriamente detto di tale contratto. Altrettanto vale per il luogo della conclusione del contratto di trasporto aereo e per quello di emissione del biglietto.

40 I servizi la cui fornitura corrisponde all'esecuzione degli obblighi derivanti da un contratto di trasporto aereo di persone sono, invero, la registrazione e l'imbarco dei passeggeri e l'accoglienza degli stessi a bordo dell'aereo nel luogo di decollo stabilito nel contratto di trasporto medesimo, la partenza dell'aereo all'ora prevista, il trasporto dei passeggeri e dei loro bagagli dal luogo di partenza a quello di arrivo, la gestione dei passeggeri durate il volo e, infine, il loro sbarco, in condizioni di sicurezza, nel luogo di atterraggio e all'ora convenuti nel contratto. Da questo punto di vista, neppure gli eventuali luoghi di scalo dell'aeromobile presentano un collegamento sufficiente con i servizi sostanziali risultanti da detto contratto.

41 Orbene, gli unici luoghi che presentano un collegamento diretto con i detti servizi, forniti in esecuzione degli obblighi derivanti dal contratto, sono quelli di partenza e di arrivo dell'aereo, dove per «luoghi di partenza e di arrivo» devono intendersi quelli convenuti nel contratto di trasporto concluso con una sola compagnia aerea, che è il vettore operativo.

42 Si deve tuttavia osservare in proposito che, a differenza delle consegne di beni in luoghi differenti, che costituiscono operazioni distinte e quantificabili al fine di determinare quale sia la consegna economicamente principale, i trasporti aerei costituiscono per loro stessa natura servizi forniti in maniera indivisibile e unitaria dal luogo di partenza a quello di arrivo dell'aereo, di modo che rispetto ad essi non è possibile enucleare, in funzione di un criterio economico, una parte distinta della prestazione che costituisca la prestazione principale e sia fornita in un luogo preciso.

43 Ne risulta che tanto il luogo di partenza quanto quello di arrivo dell'aereo devono essere considerati, allo stesso titolo, luoghi di fornitura principale dei servizi oggetto di un contratto di trasporto aereo.

44 Ognuno di tali due luoghi presenta un nesso sufficientemente prossimo con gli elementi materiali della controversia e assicura, pertanto, quel collegamento stretto richiesto dalle regole di competenza speciale enunciate all'art. 5, punto 1, del regolamento n. 44/2001 tra il contratto e il giudice competente. Di conseguenza, chi chiede un indennizzo ai sensi del regolamento n. 261/2004 può citare la controparte, operando una scelta cui ha diritto, dinanzi al tribunale nella cui circoscrizione si trova uno dei detti luoghi sul fondamento dell'art. 5, punto 1, lett. b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001.

45 Una tale facoltà di scelta in capo all'attore non solo rispetta il criterio di prossimità, ma altresì soddisfa l'esigenza di prevedibilità, giacché permette tanto all'attore quanto al convenuto di identificare facilmente gli organi giurisdizionali che possono essere aditi. Essa è inoltre conforme all'obiettivo di certezza del diritto, dal momento che la scelta dell'attore è limitata, ex art. 5, punto 1, lett. b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001, a due sole giurisdizioni. Occorre poi ricordare che è sempre possibile all'attore ricorrere al giudice del luogo di domicilio del convenuto, come prevede l'art. 2, n. 1, del citato regolamento, ovverosia, nel caso di specie, ai sensi dell'art. 60, n. 1, del medesimo regolamento, al giudice nella cui circoscrizione il vettore aereo ha la sede statutaria, l'amministrazione centrale o il principale centro d'attività, ciò che è conforme all'art. 33 della Convenzione di Montreal.

46 D'altro canto, una tale facoltà di scelta, perfino quando gli organi giurisdizionali che possono essere aditi si trovano in Stati membri differenti, è riconosciuta all'attore anche dalla costante giurisprudenza della Corte nell'ambito della competenza speciale in materia di delitti o di quasi delitti, per la quale si vedano l'art. 5, punto 3, della Convenzione di Bruxelles nonché l'art. 5, punto 3, del regolamento n. 44/2001 (v., in particolare, sentenze 30 novembre 1976, causa 21/76, Bier, detta «Mines de potasse d'Alsace», Racc. pag. 1735, punti 24 e 25, nonché 10 giugno 2004, causa C-168/02, Kronhofer, Racc. pag. I-6009, punto 16 e giurisprudenza ivi citata).

47 Alla luce di quanto precede, le questioni sollevate vanno risolte dichiarando che l'art. 5, punto 1, lett. b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001 dev'essere interpretato nel senso che, in caso di trasporto aereo di persone da uno Stato membro all'altro, effettuato sul fondamento di un contratto concluso con un'unica compagnia aerea che è il vettore operativo, il tribunale competente a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria basata su tale contratto di trasporto e sul regolamento n. 261/2004 è quello, a scelta dell'attore, nella cui circoscrizione si trovano il luogo di partenza o il luogo di arrivo dell'aereo quali indicati in detto contratto.

Sulle spese

48 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. 5, punto 1, lett. b), secondo trattino, del regolamento (CE) del Consiglio 22 dicembre 2000, n. 44/2001, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, dev'essere interpretato nel senso che, in caso di trasporto aereo di persone da uno Stato membro all'altro, effettuato sul fondamento di un contratto concluso con un'unica compagnia aerea che è il vettore operativo, il tribunale competente a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria basata su tale contratto di trasporto e sul 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, è quello, a scelta dell'attore, nella cui circoscrizione si trovano il luogo di partenza o il luogo di arrivo dell'aereo quali indicati in detto contratto.

Firme