SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta)

de 9 de julio de 2009 *

En el asunto C-204/08,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE, por el Bundesgerichtshof (Alemania), mediante resolución de 22 de abril de 2008, recibida en el Tribunal de Justicia el 19 de mayo de 2008, en el procedimiento entre

Peter Rehder

y

Air Baltic Corporation,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

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

* Lengua de procedimiento: alemán.

Abogado General: Sr. M. Poiares Maduro;
Secretario: Sr. N. Nanchev, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 1 de abril de 2009;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre del Sr. Rehder, por el Sr. J. Kummer, Rechtsanwalt;

— en nombre de Air Baltic Corporation, por el Sr. G.-S. Hök, Rechtsanwalt;

— en nombre del Gobierno alemán, por el Sr. M. Lumma y la Sra. J. Kemper, en calidad de agentes;

— en nombre del Gobierno checo, por el Sr. M. Smolek, en calidad de agente;

— en nombre del Gobierno letón, por la Sra. E. Eihmane y el Sr. U. Dreimanis, en calidad de agentes;

— en nombre del Gobierno del Reino Unido, por el Sr. L. Seeboruth, en calidad de agente;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por las Sras. A.–M. Rouchaud-Joët y S. Grünheid, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 5, punto 1, letra b), segundo guión, del Reglamento (CE) nº 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DO 2001, L 12, p. 1).

2 Dicha petición se formuló en el marco de un litigio entre el Sr. Rehder y Air Baltic Corporation (en lo sucesivo, «Air Baltic»), a raíz de la anulación del vuelo que el demandante había reservado en dicha compañía para desplazarse de Múnich (Alemania) a Vilnius.

Marco jurídico

Legislación comunitaria

3 El Reglamento nº 44/2001 entró en vigor el 1 de marzo de 2002 y, conforme a su artículo 68, apartado 1, sustituye al Convenio de 27 de septiembre de 1968 relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, en su versión modificada posteriormente (texto consolidado en DO 1998, C 27, p. 1; en lo sucesivo, «Convenio de Bruselas»).

4 En el primer considerando del citado Reglamento se establece que «la Comunidad se ha fijado el objetivo de mantener y desarrollar un espacio de libertad, de seguridad y de justicia en el que esté garantizada la libre circulación de personas. A fin de establecer progresivamente tal espacio, la Comunidad adopta, entre otras cosas, las medidas en el ámbito de la cooperación judicial en materia civil que son necesarias para el buen funcionamiento del mercado interior».

5 Según la segunda frase del segundo considerando del Reglamento nº 44/2001, «son indispensables, por consiguiente, disposiciones mediante las que se unifiquen las normas sobre conflictos de jurisdicción en materia civil y mercantil, simplificándose los trámites para un reconocimiento y una ejecución rápidos y simples de las resoluciones judiciales de los Estados miembros obligados por [dicho] Reglamento».

6 La primera frase del undécimo considerando del citado Reglamento establece que «las reglas de competencia judicial deben presentar un alto grado de previsibilidad y deben fundamentarse en el principio de que la competencia judicial se basa generalmente en el domicilio del demandado y esa competencia debe regir siempre, excepto en algunos casos muy concretos en los que la materia en litigio o la autonomía de las partes justifique otro criterio de vinculación».

7 El duodécimo considerando del citado Reglamento establece que «el foro del domicilio del demandado debe completarse con otros foros alternativos a causa del estrecho nexo existente entre el órgano jurisdiccional y el litigio o para facilitar una buena administración de justicia».

8 Las reglas de competencia establecidas por el Reglamento nº 44/2001 figuran en el capítulo II de éste, constituido por los artículos 2 a 31.

9 El artículo 2, apartado 1 del citado Reglamento, que forma parte de la sección 1 del citado capítulo II, el cual lleva el encabezamiento «Disposiciones generales», prevé:

«Salvo lo dispuesto en el presente Reglamento, las personas domiciliadas en un Estado miembro estarán sometidas, sea cual fuere su nacionalidad, a los órganos jurisdiccionales de dicho Estado.»

10 El artículo 3, apartado 1, del referido Reglamento, que figura en la misma sección 1, dispone:

«Las personas domiciliadas en un Estado miembro sólo podrán ser demandadas ante los tribunales de otro Estado miembro en virtud de las reglas establecidas en las secciones 2 a 7 del presente capítulo.»

11 El artículo 5, punto 1, del Reglamento nº 44/2001, que figura en el capítulo II, sección 2, de éste y lleva el encabezamiento «Competencias especiales», establece lo siguiente:

«Las personas domiciliadas en un Estado miembro podrán ser demandadas en otro Estado miembro:

1) a) en materia contractual, ante el tribunal del lugar en el que hubiere sido o debiere ser cumplida la obligación que sirviere de base a la demanda;

b) a efectos de la presente disposición, y salvo pacto en contrario, dicho lugar será:

— cuando se tratare de una compraventa de mercaderías, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hubieren sido o debieren ser entregadas las mercaderías;

— cuando se tratare de una prestación de servicios, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hubieren sido o debieren ser prestados los servicios;

c) cuando la letra b) no fuere aplicable se aplicará la letra a)».

12 El artículo 60, apartado 1, del citado Reglamento, establece:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá que una sociedad u otra persona jurídica está domiciliada en el lugar en que se encuentre:

a) su sede estatutaria;

b) su administración central;

c) su centro de actividad principal.»

13 El artículo 71, apartado 1 del citado Reglamento dispone:

«El presente Reglamento no afectará a los convenios en que los Estados miembros fueren parte y que, en materias particulares, regularen la competencia judicial, el reconocimiento o la ejecución de las resoluciones.»

14 El 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), establece el principio de la compensación de los pasajeros en los transportes aéreos internacionales

o en caso de cancelación de un vuelo. El artículo 5 del citado Reglamento, que lleva el encabezamiento «Cancelación de vuelos», 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, a menos que [se les informe de la cancelación del vuelo]:

[…]»

15 El artículo 7, apartado 1, del citado Reglamento, que lleva el encabezamiento «Derecho a compensación», establece:

«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;

[…]»

16 A tenor del artículo 12, apartado 1, del mencionado Reglamento:

«El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria. La compensación que se conceda con arreglo al presente Reglamento podrá deducirse de la misma.»

El Convenio de Montreal

17 El Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, concluido en Montreal el 28 de mayo de 1999 (en lo sucesivo, «Convenio de Montreal»), fue firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999, siendo aprobado en nombre de ésta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO L 194, p. 38), y entró en vigor, por lo que respecta a la Comunidad el 28 de junio de 2004. El artículo 19 de este Convenio, titulado «Retraso», dispone:

«El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga […]»

18 El artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal, que lleva el encabezamiento «Jurisdicción competente», está redactado en los siguientes términos:

«Una acción de indemnización de daños deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes, sea ante el tribunal del domicilio del transportista o de su oficina principal, o del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, sea ante el tribunal de lugar de destino.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

19 El Sr. Rehder, residente en Múnich, había reservado en la compañía Air Baltic, domiciliada en Riga, un vuelo de Múnich a Vilnius. La distancia entre Múnich y Vilnius es ligeramente inferior a 1.500 km. Alrededor de 30 minutos antes de la hora fijada para la salida desde Múnich, se informó a los pasajeros de que se había cancelado su vuelo. Después de que Air Baltic modificara su reserva, el demandante tomó un vuelo para Vilnius vía Copenhague, llegando a su destino más de 6 horas después de la hora en la que habría debido llegar normalmente con el vuelo que había reservado inicialmente.

20 Mediante una demanda interpuesta ante el Amtsgericht Erding, en cuya demarcación se halla el aeropuerto de Múnich, el Sr. Rehder solicitó que se condenara a Air Baltic a pagarle una compensación por un importe de 250 euros, con arreglo a los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 261/2004. Al considerar que los servicios de transporte aéreo se prestan en el lugar de salida del avión, lo cual implica que el lugar de cumplimiento de la obligación contractual, en el sentido del artículo 5, punto 1, letra b), segundo guión del Reglamento nº 44/2001, es el del aeropuerto de salida, en el caso de autos el de Múnich, el Amtsgericht Erding se declaró competente para conocer de la demanda de compensación del Sr. Rehder.

21 Tras el recurso de apelación interpuesto por Air Baltic, el Oberlandesgericht München estimó que los servicios de transporte aéreo se prestan en el lugar donde la compañía que realiza el vuelo tiene su domicilio, y anuló la resolución del órgano jurisdiccional de primera instancia. El Sr. Rehder presentó un recurso de casación contra la citada sentencia del órgano jurisdiccional de apelación ante el Bundesgerichtshof.

22 El órgano jurisdiccional remitente observa que la cuestión de si el Amtsgericht Erding es competente en el caso de autos depende de la interpretación del artículo 5, punto 1, letra b), segundo guión, del Reglamento (CE) nº 44/2001. Señala que, por lo que atañe al primer guión de la citada disposición, relativo a la venta de mercancías, el Tribunal de Justicia comenzó por señalar que dicha regla de competencia especial en materia contractual consagra el lugar de la entrega como criterio de vinculación autónomo que debe aplicarse a todas las demandas basadas en el mismo contrato de compraventa de mercancías y no solamente a las basadas en la propia obligación de entrega (sentencia de 3 de mayo de 2007, Color Drack, C-386/05, Rec. p. I-3699, apartado 26). El Tribunal de Justicia declaró a continuación que la mencionada regla es también aplicable en caso de pluralidad de lugares de entrega de mercancías y que, en tal caso, debe entenderse por lugar de cumplimiento el lugar que garantice el vínculo de conexión más estrecho entre el contrato y el órgano jurisdiccional competente, ya que dicho vínculo de conexión se encuentra, por regla general, en el lugar de la entrega principal, que debe determinarse en función de criterios económicos (sentencia Color Drack, antes citada, apartado 40). Además, el Tribunal de Justicia consideró por último que, de no poderse determinar el lugar de la entrega principal, cada lugar de entrega tiene una relación de proximidad suficiente con los elementos materiales del litigio y que, en tal caso, el demandante puede ejercitar su acción contra el demandado ante el tribunal del lugar de entrega de su elección (sentencia Color Drack, antes citada, apartado 42).

23 Sin embargo, el Bundesgerichtshof señaló que el Tribunal de Justicia había indicado expresamente, por otro lado, en el apartado 16 de la sentencia Color Drack, antes citada, que las referidas consideraciones se limitaban al supuesto de una pluralidad de lugares de entrega en un único Estado miembro y no prejuzgaban la respuesta que debía darse en el caso de una pluralidad de lugares de entrega en varios Estados miembros.

24 Por lo tanto, el Bundesgerichtshof se pregunta si, habida cuenta de los objetivos del Reglamento nº 44/2001, según los cuales es necesario unificar y hacer previsibles las reglas de competencia así como determinar un lugar único de cumplimiento, que es, en principio, el que presenta el vínculo de conexión más estrecho entre el litigio y el órgano

jurisdiccional competente, no debe interpretarse de la misma forma el artículo 5, punto 1, letra b), segundo guión, del Reglamento nº 44/2001 y concentrar en principio en un único lugar de cumplimiento también la competencia para conocer de los litigios sobre las obligaciones contractuales derivadas de un contrato de transporte aéreo internacional, no obstante el hecho de que, en un contrato de esta índole, no resulta fácil determinar de una forma unívoca el lugar en el que se prestan esencialmente los servicios.

25 Habida cuenta de las citadas consideraciones, el Bundesgerichtshof decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 5, punto 1, letra b), segundo guión, del Reglamento […] nº 44/2001 […] en el sentido de que también en los vuelos de un Estado miembro a otro Estado miembro ha de considerarse, como único lugar de cumplimiento para todas las obligaciones contractuales, el lugar de la prestación principal, que debe determinarse en función de criterios económicos?

2) Si ha de determinarse un único lugar de cumplimiento: ¿Qué criterios son relevantes para su determinación? ¿Está determinado el lugar único de cumplimiento principalmente por el punto de partida o por el punto de destino?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

26 Antes de proceder a examinar las cuestiones planteadas por el órgano jurisdiccional remitente, debe señalarse, con carácter preliminar, que algunas de las observaciones presentadas ante el Tribunal de Justicia han planteado la cuestión de la aplicabilidad, en

una situación como la del asunto principal, del artículo 33 del Convenio de Montreal en orden a determinar el órgano jurisdiccional competente.

27 Debe señalarse a este respecto que el derecho que en el caso de autos invoca el demandante en el asunto principal, que se basa en el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004, constituye un derecho a una compensación a tanto alzado y uniforme del pasajero, a raíz de la anulación de un vuelo, derecho que es independiente de la reparación del perjuicio en el marco del artículo 19 del Convenio de Montreal (véase la sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, Rec. p. I-403, apartados 43 a 46). Por tanto, los derechos basados respectivamente en las disposiciones antes citadas del Reglamento nº 261/2004 y del Convenio de Montreal se rigen por distintas normas.

28 De ello se desprende que, puesto que la demanda interpuesta en el asunto principal se formuló únicamente sobre la base del Reglamento nº 261/2004, debe examinarse dicha demanda sobre la base del Reglamento nº 44/2001.

29 Mediante sus cuestiones, que deben examinarse conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente solicita esencialmente al Tribunal de Justicia que aclare la forma en que han de interpretarse los términos «el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hubieren sido o debieren ser prestados los servicios», que figura en el artículo 5, punto 1, letra b), segundo guión, del Reglamento nº 44/2001, en caso de transporte aéreo de personas de un Estado miembro con destino a otro Estado miembro, en el marco de una demanda de compensación presentada al amparo del Reglamento nº 261/2004.

30 En realidad, mediante esas cuestiones, se solicita al Tribunal de Justicia que dilucide si, en el caso de una prestación de servicios como la controvertida en el asunto principal, debe darse a dichos términos la misma interpretación que el Tribunal de Justicia dio al primer guión de la referida disposición en su sentencia Color Drack, antes citada, en caso de una pluralidad de lugares de entrega de mercancías en un mismo Estado miembro.

31 En el apartado 18 de la sentencia Color Drack, antes citada, el Tribunal de Justicia se basó, para responder a la cuestión planteada, en la génesis, el objetivo y el sistema del Reglamento nº 44/2001.

32 A este respecto, el Tribunal de Justicia recordó en primer lugar que la regla de competencia especial establecida en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento nº 44/2001 en materia contractual, que completa la regla de competencia del principio del foro del domicilio del demandado, responde a un objetivo de proximidad y viene motivada por la existencia de un estrecho vínculo de conexión entre el contrato y el tribunal que debe conocer del mismo (sentencia Color Drack, antes citada, apartado 22).

33 El Tribunal de Justicia declaró después que, por lo que atañe al lugar de cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de compraventa de mercancías, el Reglamento nº 44/2001 define, en su artículo 5, punto 1, letra b), primer guión, dicho criterio de vinculación de una forma autónoma, con el fin de reforzar los objetivos de unificación de las reglas de competencia judicial y de previsibilidad. De esta forma, en tales casos, se consagra el lugar de entrega de las mercancías como criterio de vinculación autónomo que debe aplicarse a todas las demandas basadas en el mismo contrato de compraventa (sentencia Color Drack, antes citada, apartados 24 y 26).

34 A la luz de los objetivos de proximidad y de previsibilidad, el Tribunal de Justicia declaró que la regla establecida en el artículo 5, punto 1, letra b), primer guión, del Reglamento nº 44/2001 es también aplicable en caso de pluralidad de lugares de entrega de las mercancías en un mismo Estado miembro, debiendo subrayarse que ha de ser competente un único tribunal para conocer de todas las demandas basadas en el contrato (sentencia Color Drack, antes citada, apartados 36 y 38).

35 Finalmente, en un caso semejante de pluralidad de lugares de entrega de las mercancías en un único Estado miembro, el Tribunal de Justicia consideró que el lugar que garantiza el vínculo de conexión más estrecho entre el contrato y el órgano jurisdiccional competente es el de la entrega principal, que debe determinarse en función de criterios económicos, y que, en caso de no poderse determinar el lugar de la entrega principal, cada uno de los lugares de entrega deberá presentar un vínculo de proximidad suficiente con los elementos materiales del litigio ya que, en tal caso, el

demandante puede ejercitar su acción contra el demandado ante el Tribunal del lugar de entrega de su elección (sentencia Color Drack, antes citada, apartados 40 y 42).

36 Conviene subrayar que las consideraciones en las que se basó el Tribunal de Justicia para llegar a la interpretación dada en la sentencia Color Drack, antes citada, son también aplicables en lo que atañe a los contratos de prestación de servicios, incluidos los casos en los que la prestación no se lleve a cabo en un único Estado miembro. Efectivamente, las reglas de competencia especial establecidas en el Reglamento nº 44/2001 en materia de contratos de venta de mercancías y de prestación de servicios persiguen la misma finalidad y ocupan el mismo lugar en el sistema establecido por dicho Reglamento.

37 Los objetivos de proximidad y de previsibilidad, que se persiguen a través de la concentración de la competencia judicial en el lugar de prestación de los servicios, en virtud del contrato de que se trate, y a través de la determinación de una competencia judicial única para todas las pretensiones basadas en el referido contrato, no pueden ser objeto de un planteamiento distinto en caso de pluralidad de lugares de prestación de los servicios en diferentes Estados miembros. En efecto, una diferenciación semejante, además de no tener fundamento en lo dispuesto en el Reglamento nº 44/2001, sería contraria a la finalidad perseguida con la aprobación de éste, el cual, mediante la unificación de las reglas de conflicto jurisdiccional en materia civil y comercial, contribuye al desarrollo de un espacio de libertad, de seguridad y de justicia, así como al correcto funcionamiento del mercado interior dentro de la Comunidad (véanse los considerandos primero y segundo del Reglamento nº 44/2001).

38 Por consiguiente, en caso de pluralidad de lugares de prestación de servicios en distintos Estados miembros, debe determinarse asimismo qué lugar garantiza la vinculación más estrecha entre el contrato de que se trate y el órgano jurisdiccional competente, en particular aquel en el que, en virtud del contrato, deba efectuarse la principal prestación de servicios.

39 A este respecto, debe observarse de entrada que, como ha señalado el órgano jurisdiccional remitente, el lugar del domicilio o del establecimiento principal de la compañía aérea en cuestión no presenta la necesaria vinculación con el contrato. En

efecto, las operaciones y acciones llevadas a cabo desde dicho lugar, como la puesta a disposición de un aparato y de un equipo adecuados, constituyen medidas logísticas y preparatorias con vistas al cumplimiento del contrato de transporte aéreo y no servicios cuya prestación esté vinculada al contenido propiamente dicho del contrato. Lo mismo sucede con el lugar de celebración del contrato de transporte aéreo y el de expedición del billete.

40 Los servicios cuya prestación es necesaria para el cumplimiento de las obligaciones derivadas de un contrato de transporte aéreo de personas son, en efecto, el registro y el embarque de pasajeros así como la acogida de éstos a bordo del avión en el lugar de despegue pactado en el contrato de transporte, la salida del aparato a la hora prevista, el transporte de pasajeros y de sus equipajes desde el lugar de partida hasta el lugar de llegada, la atención a los pasajeros durante el vuelo y, finalmente, el desembarque de éstos en condiciones de seguridad en el lugar de aterrizaje y a la hora convenida en el citado contrato. Desde este punto de vista, las posibles escalas del aparato tampoco presentan un vínculo suficiente con los servicios esenciales derivados del citado contrato.

41 Pues bien, los únicos lugares que presentan un vínculo directo con los citados servicios prestados en cumplimiento de las obligaciones derivadas del objeto del contrato son los de partida y llegada del avión, debiendo precisarse que los términos «lugares de partida y de llegada» son los convenidos en el contrato de transporte celebrado con una única compañía aérea que es el transportista efectivo.

42 No obstante, ha de señalarse a este respecto que a diferencia de las entregas de mercancías en lugares distintos, que constituyen operaciones diferentes y cuantificables en orden a determinar la entrega principal en función de criterios económicos, los transportes aéreos suponen, por su propia naturaleza, servicios prestados de manera indivisible y unitaria desde el lugar de partida al lugar de llegada del avión, de forma que no cabe distinguir en tales casos, en función de un criterio económico, una parte concreta de la prestación que constituya la prestación principal y que se preste en un lugar preciso.

43 En tales circunstancias, debe considerarse, por la misma razón, que tanto el lugar de salida como el lugar de llegada del avión son los lugares de prestación principal de los servicios que son objeto de un contrato de transporte aéreo.

44 Cada uno de estos dos lugares presenta un vínculo suficiente de proximidad con los elementos materiales del litigio y, por lo tanto, determina la conexión estrecha que pretenden establecer las reglas de competencia especial contenidas en el artículo 5, punto 1, del Reglamento nº 44/2001, entre el contrato y el órgano jurisdiccional competente. Por lo tanto, el demandante que solicita una compensación basada en el Reglamento nº 261/2004 puede ejercitar su acción contra el demandado, a su elección, ante el tribunal en cuya jurisdicción se halle uno de dichos lugares, con arreglo al artículo 5, punto 1, letra b), segundo guión, del Reglamento nº 44/2001.

45 Esta posibilidad de elegir reconocida al demandante, además de respetar el criterio de proximidad cumple también la exigencia de previsibilidad, ya que permite tanto al demandante como al demandado identificar fácilmente los órganos jurisdiccionales a los que pueden recurrir. Además, es conforme con el objetivo de seguridad jurídica, dado que la posibilidad de elección del demandante se limita a dos órganos jurisdiccionales, en virtud del artículo 5, punto 1, letra b), segundo guión, del Reglamento nº 44/2001. Ha de recordarse, además, que el demandante siempre tiene la posibilidad de recurrir ante el órgano jurisdiccional del domicilio del demandado, previsto en el artículo 2, apartado 1, del referido Reglamento, es decir, en el caso de autos, el órgano jurisdiccional en cuya demarcación tenga el transportista aéreo su domicilio estatutario, su administración central o su establecimiento principal, lo cual se ajusta al artículo 33 del Convenio de Montreal.

46 Por lo demás, una facultad de elección semejante, aun cuando se trate de órganos jurisdiccionales situados en distintos Estados miembros, le está también reconocida al demandante por una reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia en el marco de la competencia especial en materia delictual o cuasidelictual, prevista en el artículo 5, punto 3, del Convenio de Bruselas y recogida también en el artículo 5, punto 3, del Reglamento nº 44/2001 (véanse en particular las sentencias de 30 de noviembre de 1976, Bier, denominada «Mines de potasse d'Alsace», 21/76, Rec. p. 1735, apartados 24 y 25, y de 10 de junio de 2004, Kronhofer, C-168/02, Rec. p. I-6009, apartado 16 y jurisprudencia citada).

47 Habida cuenta de todas las consideraciones precedentes, procede responder a las cuestiones planteadas que el artículo 5, punto 1, letra b), segundo guión, del Reglamento nº 44/2001 debe interpretarse en el sentido de que, en caso de transporte aéreo de personas desde un Estado miembro con destino a otro Estado miembro, llevado a cabo en ejecución de un contrato celebrado con una única compañía aérea que es el transportista efectivo, el tribunal competente para conocer de una demanda de compensación basada en dicho contrato de transporte y en el Reglamento nº 261/2004 es, a elección del demandante, aquel en cuya demarcación se halle el lugar de salida o el lugar de llegada del avión, tal como dichos lugares estén previstos en el contrato.

Costas

48 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 para presentar observaciones al Tribunal de Justicia, distintos de los realizados por las citadas partes, no pueden ser objeto de reembolso.

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

El artículo 5, punto 1, letra b), segundo guión, del Reglamento (CE) nº 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, debe interpretarse en el sentido de que, en caso de transporte aéreo de personas desde un Estado miembro con destino a otro Estado miembro, llevado a cabo en ejecución de un contrato celebrado con una única compañía aérea que es el transportista efectivo, el tribunal competente para conocer de una demanda de compensación basada en dicho contrato de transporte y en el 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, es, a elección del demandante, aquel en cuya demarcación se halle el lugar de salida o el lugar de llegada del avión, tal como dichos lugares estén previstos en el contrato.

Firmas