HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

9 iulie 2009 *

În cauza C-204/08,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de Bundesgerichtshof (Germania), prin decizia din 22 aprilie 2008, primită de Curte la 19 mai 2008, în procedura

Peter Rehder

împotriva

Air Baltic Corporation,

CURTEA (Camera a patra),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte de cameră, doamna R. Silva de Lapuerta, domnii E. Juhász (raportor), G. Arestis și J. Malenovský, judecători,

* Limba de procedură: germana.

avocat general: domnul M. Poiares Maduro,
grefier: domnul N. Nanchev, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 1 aprilie 2009,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru domnul Rehder, de J. Kummer, Rechtsanwalt;

— pentru Air Baltic Corporation, de G.-S. Hök, Rechtsanwalt;

— pentru guvernul german, de domnul M. Lumma și de doamna J. Kemper, în calitate de agenți;

— pentru guvernul ceh, de domnul M. Smolek, în calitate de agent;

— pentru guvernul leton, de doamna E. Eihmane și de domnul U. Dreimanis, în calitate de agenți;

— pentru guvernul Regatului Unit, de domnul L. Seeboruth, în calitate de agent;

— pentru Comisia Comunităților Europene, de doamnele A.-M. Rouchaud-Joët și S. Grünheid, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea articolului 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială (JO 2001, L 12, p. 1, Ediție specială, 19/vol. 3, p. 74).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Rehder, pe de o parte, și Air Baltic Corporation (denumită în continuare „Air Baltic”), pe de altă parte, ca urmare a anulării unui zbor pe care domnul Rehder îl rezervase la această companie pentru a călători de la München (Germania) la Vilnius (Lituania).

Cadrul juridic

Reglementarea comunitară

3 Regulamentul nr. 44/2001 a intrat în vigoare la 1 martie 2002 și, în conformitate cu articolul 68 alineatul (1) din acesta, înlocuiește Convenția din 27 septembrie 1968 privind competența judiciară și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială, cu modificările ulterioare (JO 1998, C 27, p. 1, denumită în continuare „Convenția de la Bruxelles").

4 Considerentul (1) al acestui regulament prevede: „Comunitatea și-a stabilit ca obiectiv să mențină și să dezvolte un spațiu de libertate, securitate și justiție, în cadrul căruia este garantată libera circulație a persoanelor. Pentru realizarea treptată a unui astfel de spațiu, Comunitatea trebuie să adopte, între altele, măsurile în domeniul cooperării judiciare în materie civilă care sunt necesare pentru buna funcționare a pieței interne".

5 Potrivit tezei a doua din considerentul (2) al Regulamentului nr. 44/2001, „[a]doptarea de dispoziții care să unifice normele referitoare la conflictele de competență în materie civilă și comercială și la simplificarea formalităților în vederea recunoașterii și executării rapide și simple a hotărârilor [din] statele membre legate prin [acest] regulament este indispensabilă".

6 Prima teză din considerentul (11) al regulamentului menționat arată că „[n]ormele de competență trebuie să prezinte un mare grad de previzibilitate și să se întemeieze pe principiul conform căruia competența este determinată, în general, de domiciliul pârâtului și, astfel, trebuie să fie întotdeauna disponibilă, cu excepția câtorva situații bine definite în care materia [în litigiu] sau autonomia părților justifică un alt factor de legătură".

7 Considerentul (12) al aceluiași regulament enunță că „[î]n afară de instanța domiciliului pârâtului, trebuie să existe și alte instanțe autorizate în temeiul unei legături strânse între instanță și litigiu sau în scopul bunei administrări a justiției”.

8 Normele de competență edictate prin Regulamentul nr. 44/2001 figurează în capitolul II din acesta, compus din articolele 2-31.

9 Articolul 2 alineatul (1) din același regulament, care face parte din secțiunea 1 din capitolul II, intitulată „Dispoziții generale”, prevede:

„Sub rezerva dispozițiilor prezentului regulament, persoanele domiciliate pe teritoriul unui stat membru sunt acționate în justiție, indiferent de naționalitatea lor, în fața instanțelor statului membru în cauză.”

10 Articolul 3 alineatul (1) din același regulament, care figurează tot în secțiunea 1, prevede:

„Persoanele domiciliate pe teritoriul unui stat membru pot fi acționate în justiție în fața instanțelor unui alt stat membru numai în temeiul normelor enunțate în secțiunile 2-7 din prezentul capitol.”

11 Potrivit articolului 5 punctul 1 din Regulamentul nr. 44/2001, care figurează în capitolul II secțiunea 2 din acesta, intitulată „Competențe speciale”:

„O persoană care are domiciliul pe teritoriul unui stat membru poate fi acționată în justiție într-un alt stat membru:

1. (a) în materie contractuală, în fața instanțelor de la locul în care obligația care formează obiectul cererii a fost sau urmează a fi executată;

(b) în sensul aplicării prezentei dispoziții și în absența vreunei convenții contrare, locul de executare a obligației în cauză este:

— în cazul vânzării de mărfuri, locul dintr-un stat membru unde, în temeiul contractului, au fost sau ar fi trebuit să fie livrate mărfurile;

— în cazul prestării de servicii, locul dintr-un stat membru unde, în temeiul contractului, au fost sau ar fi trebuit să fie prestate serviciile;

(c) în cazul în care nu se aplică litera (b), se aplică litera (a)”.

12 Articolul 60 alineatul (1) din regulamentul menționat prevede:

„În sensul prezentului regulament, o societate sau altă persoană juridică are domiciliul în locul unde aceasta are:

(a) sediul statutar sau

(b) administrația centrală sau

(c) centrul de afaceri.”

13 Articolul 71 alineatul (1) din același regulament prevede:

„Prezentul regulament nu aduce atingere convențiilor la care statele membre sunt parte și care reglementează competența, recunoașterea sau executarea hotărârilor în anumite chestiuni speciale.”

14 Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218) stabilește principiul compensării pasagerilor în cadrul

transporturilor aeriene internaționale în eventualitatea anulării unui zbor. Articolul 5 din acest regulament, intitulat „Anularea zborului”, prevede:

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasageri[i] în cauză trebuie:

[…]

(c) să primească o compensație din partea operatorului de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția […] [situației în care] sunt informați despre această anulare […]

[…]”

15 Articolul 7 alineatul (1) din același regulament, intitulat „Dreptul la compensație”, prevede:

„Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

(a) 250 EUR pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin;

[…]”

16 Potrivit articolului 12 alineatul (1) din regulamentul menționat:

„Prezentul regulament se aplică fără a se aduce atingere drepturilor pasagerilor la o compensație suplimentară. Compensația acordată în conformitate cu prezentul regulament poate fi scăzută din această compensație.”

Convenția de la Montréal

17 Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montréal la 28 mai 1999 (denumită în continuare „Convenția de la Montréal”), a fost semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și a fost aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (JO L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112). Această convenție a intrat în vigoare în ceea ce privește Comunitatea la 28 iunie 2004. Articolul 19 din această convenție, intitulat „Întârziere”, prevede:

„Transportatorul este răspunzător de prejudiciul rezultat dintr-o întârziere în transportul aerian de pasageri, de bagaje sau de mărfuri. […]”

18 Articolul 33 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, intitulat „Jurisdicție", are următorul cuprins:

„Acțiunea în răspundere trebuie introdusă, la alegerea reclamantului, pe teritoriul unuia dintre statele părți, fie la instanța de domiciliu al transportatorului, sediul principal al firmei sale sau sediul de afaceri unde a fost încheiat contractul, fie la instanța locului de destinație."

Acțiunea principală și întrebările preliminare

19 Domnul Rehder, care are reședința la München, a rezervat la Air Baltic, cu sediul social la Riga (Letonia), un zbor de la München la Vilnius. Distanța între München și Vilnius este cu puțin inferioară distanței de 1 500 de kilometri. Cu aproximativ 30 de minute înainte de ora de plecare prevăzută de la München, pasagerii au fost informați cu privire la faptul că zborul lor a fost anulat. După ce Air Baltic i-a modificat rezervarea, reclamantul a luat un zbor către Vilnius, via Copenhaga, și a ajuns la destinație la mai mult de 6 ore după ora la care ar fi trebuit să ajungă în mod normal cu zborul rezervat inițial.

20 Printr-o cerere introdusă la Amtsgericht Erding, în circumscripția căreia este situat Aeroportul din München, domnul Rehder a solicitat obligarea companiei Air Baltic la plata unei compensații în sumă de 250 de euro, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (c) și cu articolul 7 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004. Considerând că serviciile de transport aerian sunt prestate la locul de plecare a avionului, ceea ce presupune că locul de executare a obligației contractuale, în sensul articolului 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 44/2001, este cel al aeroportului de plecare, în speță acela din München, Amtsgericht Erding a constatat că are competența de a soluționa cererea de compensații formulată de domnul Rehder.

21 În cadrul apelului declarat de Air Baltic, Oberlandesgericht München, considerând că serviciile de transport aerian sunt prestate la locul sediului social al companiei care asigură zborul, a anulat decizia primei instanțe. Împotriva acestei hotărâri pronunțate de instanța de apel, domnul Rehder a introdus o cerere de „revizuire" la Bundesgerichtshof.

22 Instanța de trimitere arată că problema dacă Amtsgericht Erding este sau nu este în speță competentă depinde de interpretarea articolului 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 44/2001. Aceasta subliniază că, în legătură cu prima liniuță a aceleiași dispoziții, referitoare la vânzarea de mărfuri, Curtea s-a pronunțat, mai întâi, în sensul că această normă de competență specială în materie contractuală stabilește locul de livrare drept factor de legătură autonom, care are vocația să fie aplicat la toate cererile întemeiate pe același contract de vânzare de mărfuri, iar nu doar la cele întemeiate pe însăși obligația de livrare (Hotărârea din 3 mai 2007, Color Drack, C-386/05, Rep., p. I-3699, punctul 26). Curtea ar fi statuat, în continuare, că norma menționată este aplicabilă și în caz de pluralitate de locuri de livrare a mărfurilor și că, în acest caz, prin loc de executare trebuie să se înțeleagă locul care asigură legătura cea mai strânsă între contract și instanța competentă, iar legătura cea mai strânsă se află, în general, la locul livrării principale, care trebuie determinată în funcție de criterii economice (Hotărârea Color Drack, citată anterior, punctul 40). În sfârșit, Curtea ar fi considerat că, dacă nu se poate determina locul livrării principale, fiecare dintre locurile de livrare prezintă o legătură suficientă de proximitate cu elementele materiale ale litigiului și că, într-un asemenea caz, reclamantul îl poate acționa în justiție pe pârât în fața instanței de la locul de livrare ales de acesta (Hotărârea Color Drack, citată anterior, punctul 42).

23 Cu toate acestea, Bundesgerichtshof subliniază că, pe de altă parte, Curtea a indicat în mod expres, la punctul 16 din Hotărârea Color Drack, citată anterior, că respectivele considerente se limitează doar la cazul unei pluralități de locuri de livrare în cadrul unui singur stat membru și nu oferă un răspuns pentru cazul pluralității de locuri de livrare situate în mai multe state membre.

24 Bundesgerichtshof ridică, așadar, întrebarea dacă, având în vedere obiectivele Regulamentului nr. 44/2001 – potrivit cărora este necesar ca normele referitoare la competență să fie unificate și să prezinte un mare grad de previzibilitate, precum și să se

determine un loc de executare unic, care este, în principiu, cel care asigură legătura cea mai strânsă între litigiu și instanța competentă –, articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 44/2001 nu ar trebui să fie interpretat în același mod și astfel competența judiciară pentru litigiile referitoare la obligații contractuale rezultând dintr-un contract de transport aerian internațional să se concentreze într-un singur loc de executare, în pofida faptului că, în cadrul unui asemenea contract, nu este ușor să se determine în mod univoc locul unde sunt prestate, în principal, serviciile.

25 Având în vedere aceste considerente, Bundesgerichtshof a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul [nr. 44/2001] trebuie interpretat în sensul că și în cazul călătoriilor pe calea aerului dintr-un stat membru al Comunității către un alt stat membru al Comunității trebuie să se considere că există un loc de executare unic pentru toate prestațiile întemeiate pe contract și că acesta se situează la locul prestației principale, care trebuie determinată potrivit unor criterii economice?

2) Dacă trebuie să se determine un loc de executare unic, care sunt criteriile relevante pentru o astfel de determinare? Locul de executare unic trebuie apreciat în special în funcție de locul de plecare sau de locul de sosire a avionului?”

Cu privire la întrebările preliminare

26 Înainte de a proceda la examinarea întrebărilor adresate de instanța de trimitere, trebuie subliniat, cu titlu introductiv, că unele dintre observațiile prezentate Curții au ridicat problema aplicării, într-o situație precum cea din acțiunea principală, a

articolului 33 din Convenția de la Montréal în vederea determinării instanței competente.

27 În această privință, trebuie subliniat că dreptul de care se prevalează, în speță, reclamantul din acțiunea principală, care se întemeiază pe articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, constituie un drept la o compensație forfetară și uniformizată a pasagerului ca urmare a anulării unui zbor, drept care există independent de reparația prejudiciului în cadrul articolului 19 din Convenția de la Montréal (a se vedea Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, Rec., p. I-403, punctele 43-46). Drepturile întemeiate pe dispozițiile menționate din Regulamentul nr. 261/2004 și din Convenția de la Montréal aparțin, prin urmare, unor contexte normative diferite.

28 Rezultă că, întrucât a fost introdusă doar în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, cererea principală trebuie să fie examinată din perspectiva Regulamentului nr. 44/2001.

29 Prin intermediul întrebărilor formulate, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită, în esență, Curții să precizeze în ce mod trebuie interpretată sintagma „locul dintr-un stat membru unde, în temeiul contractului, au fost sau ar fi trebuit să fie prestate serviciile", care figurează la articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 44/2001, în cazul unui transport aerian de persoane dintr-un stat membru cu destinația într-un alt stat membru, în contextul unei cereri de compensații întemeiate pe Regulamentul nr. 261/2004.

30 În realitate, prin intermediul acestor întrebări, se solicită Curții să stabilească dacă, în cazul unei prestări de servicii, precum cea în discuție în acțiunea principală, trebuie să dea sintagmei menționate aceeași interpretare ca aceleia date de Curte în privința primei liniuțe a aceleiași dispoziții în Hotărârea Color Drack, citată anterior, pentru cazul pluralității de locuri de livrare a mărfurilor în cadrul aceluiași stat membru.

31 La punctul 18 din Hotărârea Color Drack, citată anterior, Curtea s-a întemeiat pe istoricul legislativ, pe obiectivele și pe sistemul Regulamentului nr. 44/2001 pentru a răspunde la întrebarea adresată.

32 În această privință, mai întâi, Curtea a amintit că norma de competență specială prevăzută la articolul 5 punctul 1 din Regulamentul nr. 44/2001 în materie contractuală, care completează norma de competență de principiu a instanței de la domiciliul pârâtului, răspunde unui obiectiv de proximitate și este motivată de existența unei legături strânse între contract și instanța chemată să se pronunțe asupra acestuia (Hotărârea Color Drack, citată anterior, punctul 22).

33 În continuare, Curtea a subliniat că, în ceea ce privește locul de executare a obligațiilor care izvorăsc dintr-un contract de vânzare de mărfuri, Regulamentul nr. 44/2001 definește la articolul 5 punctul 1 litera (b) prima liniuță în mod autonom acest factor de legătură, pentru a consolida obiectivele de unificare a normelor de competență judiciară și de previzibilitate. Astfel, în asemenea situații, locul de livrare a mărfurilor este consacrat ca factor de legătură autonom, care are vocația de a se aplica în privința tuturor cererilor întemeiate pe același contract de vânzare (Hotărârea Color Drack, citată anterior, punctele 24 și 26).

34 În lumina obiectivelor de proximitate și de previzibilitate, Curtea a statuat că norma prevăzută la articolul 5 punctul 1 litera (b) prima liniuță din Regulamentul nr. 44/2001 este aplicabilă și în caz de pluralitate de locuri de livrare a mărfurilor în cadrul aceluiași stat membru, înțelegându-se faptul că o singură instanță trebuie să fie competentă să judece toate cererile întemeiate pe contract (Hotărârea Color Drack, citată anterior, punctele 36 și 38).

35 În sfârșit, într-un asemenea caz de pluralitate de locuri de livrare a mărfurilor în același stat membru, Curtea a considerat că locul care asigură legătura cea mai strânsă între contract și instanța competentă este cel al livrării principale, care trebuie să fie determinată în funcție de criterii economice, iar dacă nu se poate determina locul livrării principale, fiecare dintre locurile de livrare prezintă o legătură suficientă de proximitate cu elementele materiale ale litigiului, reclamantul putând, în acest caz, să îl

acționeze în justiție pe pârât în fața instanței de la locul de livrare ales de acesta (Hotărârea Color Drack, citată anterior, punctele 40 și 42).

36 Trebuie subliniat că argumentele pe care Curtea s-a întemeiat pentru a ajunge la interpretarea formulată în Hotărârea Color Drack, citată anterior, sunt valabile și în ceea ce privește contractele de prestări servicii, inclusiv în cazurile în care aceste servicii nu sunt prestate într-un singur stat membru. Astfel, normele de competență specială prevăzute de Regulamentul nr. 44/2001 în materia contractelor de vânzare de mărfuri și de prestări de servicii au același istoric legislativ, urmăresc aceleași obiective și ocupă același loc în sistemul stabilit de acest regulament.

37 Obiectivele de proximitate și de previzibilitate, care sunt urmărite prin concentrarea competenței judiciare la locul prestării serviciilor, în temeiul contractului în cauză, și prin determinarea unei competențe judiciare unice pentru toate pretențiile întemeiate pe acest contract, nu pot fi abordate în mod diferit în caz de pluralitate de locuri de prestare a serviciilor în discuție în state membre diferite. Astfel, o asemenea diferențiere, pe lângă faptul că nu și-ar găsi un temei în dispozițiile Regulamentului nr. 44/2001, ar fi în contradicție cu obiectivul urmărit prin adoptarea acestuia, care, prin unificarea normelor referitoare la conflictele de competență în materie civilă și comercială, contribuie la dezvoltarea unui spațiu de libertate, de securitate și de justiție, precum și la buna funcționare a pieței interne în cadrul Comunității [a se vedea considerentele (1) și (2) ale Regulamentului nr. 44/2001].

38 În consecință, în caz de pluralitate de locuri de prestare a serviciilor în state membre diferite, trebuie de asemenea să se identifice locul care asigură legătura cea mai strânsă între contractul în cauză și instanța competentă, în special acela în care, în temeiul contractului, trebuie să se efectueze prestarea de servicii principală.

39 În această privință, trebuie să se constate de la bun început că, astfel cum a subliniat instanța de trimitere, locul sediului sau al centrului de afaceri al companiei aeriene

vizate nu asigură legătura strânsă necesară cu contractul. Astfel, operațiunile și acțiunile întreprinse cu plecare din acest loc, precum, în special, punerea la dispoziție a unui aparat corespunzător și a unui echipaj adecvat, sunt măsuri logistice și pregătitoare în vederea executării contractului de transport aerian, iar nu servicii a căror prestare ar avea legătură cu conținutul propriu-zis al contractului. Situația este asemănătoare în ceea ce privește locul încheierii contractului de transport aerian și cel al eliberării biletului.

40 Serviciile a căror prestare corespunde executării obligațiilor care izvorăsc dintr-un contract de transport aerian de persoane sunt, astfel, înregistrarea și îmbarcarea pasagerilor, primirea acestora din urmă la bordul avionului la locul decolării convenit în contractul de transport în cauză, plecarea aparatului la ora prevăzută, transportul pasagerilor și al bagajelor acestora de la locul de plecare la locul de sosire, deservirea pasagerilor în timpul zborului și, în sfârșit, debarcarea acestora, în condiții de securitate, la locul de aterizare convenit și la ora convenită în contract. Din această perspectivă, nici eventualele locuri de escală ale aparatului nu prezintă o legătură suficientă cu serviciile principale care rezultă din contractul respectiv.

41 Or, singurele locuri care prezintă o legătură directă cu serviciile menționate, prestate în executarea obligațiilor legate de obiectul contractului, sunt locurile de plecare și de sosire a avionului, precizându-se că „locurile de plecare și de sosire” trebuie să fie înțelese ca fiind cele convenite în contractul de transport în cauză, încheiat cu o singură companie aeriană care este operatorul de transport efectiv.

42 Totuși, în această privință, trebuie subliniat că, spre deosebire de livrările de mărfuri în locuri diferite, care constituie operațiuni distincte și cuantificabile în vederea determinării livrării principale în funcție de criterii economice, transporturile aeriene constituie, datorită chiar naturii lor, servicii prestate în mod indivizibil și unitar de la locul de plecare la locul de sosire a avionului, astfel încât nu se poate identifica în asemenea situații, în funcție de un criteriu economic, o parte distinctă a prestării care să constituie prestarea principală și care ar fi efectuată într-un loc precis.

43 În aceste condiții, atât locul de plecare, cât și locul de sosire a avionului trebuie să fie considerate, în egală măsură, drept locuri de prestare principală a serviciilor care fac obiectul unui contract de transport aerian.

44 Fiecare dintre aceste locuri prezintă o legătură suficientă de proximitate cu elementele materiale ale litigiului și, prin urmare, asigură o legătură strânsă, urmărită prin intermediul normelor de competență specială enunțate la articolul 5 punctul 1 din Regulamentul nr. 44/2001, între contract și instanța competentă. Prin urmare, reclamantul care solicită o compensație în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 îl poate acționa în justiție pe pârât, la libera sa alegere, în fața instanței în circumscripția căreia se găsește unul dintre locurile menționate, în conformitate cu articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 44/2001.

45 O asemenea posibilitate de alegere recunoscută reclamantului respectă, pe lângă criteriul de proximitate, și cerința de previzibilitate, întrucât permite atât reclamantului, cât și pârâtului să identifice cu ușurință instanțele susceptibile să fie sesizate. Mai mult, aceasta este conformă obiectivului de securitate juridică, alegerea reclamantului fiind limitată, în cadrul articolului 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 44/2001, la două instanțe posibile. În plus, trebuie amintit că reclamantul poate în continuare să sesizeze instanța de la domiciliul pârâtului, în temeiul articolului 2 alineatul (1) din regulamentul menționat, cu alte cuvinte, în speță, în temeiul articolului 60 alineatul (1) din același regulament, instanța în circumscripția căreia operatorul de transport aerian își are sediul statutar, administrația centrală sau centrul de afaceri, ceea ce este conform cu articolul 33 din Convenția de la Montréal.

46 În plus, o asemenea posibilitate de alegere, chiar și atunci când este vorba despre instanțe situate în state membre diferite, este recunoscută reclamantului și prin jurisprudența constantă a Curții în cadrul competenței speciale în materie delictuală sau cvasidelictuală, prevăzută la articolul 5 punctul 3 din Convenția de la Bruxelles și reluată și la articolul 5 punctul 3 din Regulamentul nr. 44/2001 (a se vedea în special Hotărârea din 30 noiembrie 1976, Bier, cunoscută sub numele „Minele de potasiu din Alsacia”, 21/76, Rec., p. 1735, punctele 24 și 25, precum și Hotărârea din 10 iunie 2004, Kronhofer, C-168/02, Rec., p. I-6009, punctul 16 și jurisprudența citată).

47 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la întrebările adresate că articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul nr. 44/2001 trebuie interpretat în sensul că, în cazul unui transport aerian de persoane dintr-un stat membru cu destinația într-un alt stat membru, efectuat în temeiul unui contract încheiat cu o singură companie aeriană, care este operatorul de transport efectiv, instanța competentă să judece o cerere de compensații întemeiată pe acest contract de transport și pe Regulamentul nr. 261/2004 este, la alegerea reclamantului, instanța în circumscripția căreia se găsește locul de plecare sau locul de sosire a avionului, astfel cum aceste locuri sunt convenite în contractul respectiv.

Cu privire la cheltuielile de judecată

48 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a patra) declară:

Articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială trebuie interpretat în sensul că, în cazul unui transport aerian de persoane dintr-un stat membru cu destinația într-un alt stat membru, efectuat în temeiul unui contract încheiat cu o singură companie aeriană, care este operatorul de transport efectiv, instanța competentă să judece o cerere de compensații întemeiată pe acest contract de transport și pe Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și

de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 este, la alegerea reclamantului, instanța în circumscripția căreia se găsește locul de plecare sau locul de sosire a avionului, astfel cum aceste locuri sunt convenite în contractul respectiv.

Semnături