



## Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ  
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE  
της 20ής Ιουνίου 2019<sup>11</sup>

### Υπόθεση C-213/18

**Adriano Guaitoli,  
Concepción Casan Rodriguez,  
Alessandro Celano Tomassoni,  
Antonia Cirilli,  
Lucia Cortini,  
Mario Giuli,  
Patrizia Padroni**  
κατά  
**easyJet Airline Co. Ltd**

[αίτηση του Tribunale ordinario di Roma (πρωτοδικείου Ρώμης, Ιταλία)  
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρα 5, 7, 9 και 12 – Αγωγή για την καταβολή κατ' αποκοπήν αποζημίωσης και την αποκατάσταση των εξατομικευμένων ζημιών των επιβατών σε περίπτωση ματαίωσης ή σημαντικής καθυστέρησης πτήσης – Διεθνής δικαιοδοσία και εσωτερική κατά τόπον αρμοδιότητα – Εφαρμοστέες διατάξεις – Σύμβαση του Μόντρεαλ – Άρθρο 33 – Κανονισμός (ΕΕ) 1215/2012 – Άρθρο 7, σημείο 1 – Σχέση μεταξύ των διατάξεων αυτών»

### I. Εισαγωγή

1. Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως την οποία υπέβαλε το Tribunale ordinario di Roma (πρωτοδικείο Ρώμης, Ιταλία) αφορά κυρίως την ερμηνεία του άρθρου 33 της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές<sup>2</sup> (στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ), το οποίο καθορίζει τη δικαιοδοσία σε περίπτωση αγωγής αποζημίωσης κατά αερομεταφορέα εμπίπτουσας στο πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.

2. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, το Δικαστήριο όσον αφορά τη σχέση που η Σύμβαση του Μόντρεαλ έχει με τον κανονισμό (ΕΕ) 1215/2012<sup>3</sup>, ο οποίος ρυθμίζει ειδικά τη διεθνή δικαιοδοσία στον τομέα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του<sup>4</sup>, όταν αγωγή αποζημίωσης διαφόρων ειδών έχει ασκηθεί από επιβάτες αεροπορικών μεταφορών.

1 Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2 ΕΕ 2001, L 194, σ. 39. Η Σύμβαση αυτή, η οποία συνήφθη στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ 2001, L 194, σ. 38).

3 Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2012, L 351, σ. 1).

4 Διευκρινίζω ότι τα προδικαστικά ερωτήματα αφορούν τον κανονισμό (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2001, L 12, σ. 1), αλλά στη διαφορά της κύριας δίκης εφαρμοστέος είναι ο κανονισμός 1215/2012 (βλ. σημείο 16 των παρουσών προτάσεων).

3. Η εν λόγω αίτηση υποβλήθηκε στο πλαίσιο διασυνοριακής διαφοράς μεταξύ αεροπορικής εταιρίας και διαφόρων επιβατών όσον αφορά τα ποσά που αυτοί αξιώνουν τόσο ως τυποποιημένη αποζημίωση κατά τον κανονισμό (ΕΚ) 261/2004<sup>5</sup> όσο και ως εξατομικευμένη αποζημίωση για τη ζημία που τους προκάλεσαν η ματαίωση πτήσης αναχώρησης, καθώς και η καθυστέρηση πτήσης επιστροφής, όπου η εν λόγω αεροπορική εταιρία εκτελούσε αμφότερες τις πτήσεις αυτές.

4. Πρώτον, το Δικαστήριο καλείται να κρίνει αν, υπό τις συνθήκες αυτές, η δικαιοδοσία πρέπει να καθοριστεί με εφαρμογή του άρθρου 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ και/ή του άρθρου 7, σημείο 1, του κανονισμού 1215/2012. Για τους λόγους και υπό τις προϋποθέσεις που θα εκθέσω κατωτέρω, τάσσομαι υπέρ της εφαρμογής εκατέρας των δύο αυτών πράξεων, αναλόγως των αιτημάτων της εκάστοτε αγωγής.

5. Δεύτερον, σε περίπτωση που το άρθρο 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ έχει εφαρμογή σε μια τέτοια περίπτωση, όπως σκοπεύω να προτείνω, το Δικαστήριο θα πρέπει να αποφανθεί επί του ζητήματος αν η διάταξη αυτή πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιβάλλει την κατανομή μόνον της διεθνούς δικαιοδοσίας, μεταξύ των περιών πρόκειται κρατών, ή επίσης της αρμοδιότητας στο εσωτερικό επίπεδο, μεταξύ των δικαστηρίων συγκεκριμένου κράτους. Θα επιλέξω τη δεύτερη ερμηνεία.

6. Τρίτον, σε περίπτωση που κριθεί ότι το άρθρο 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ δεν ρυθμίζει επίσης την κατά τόπον αρμοδιότητα στο εσωτερικό επίπεδο, το Δικαστήριο θα πρέπει να διευκρινίσει αν η διάταξη αυτή έχει εφαρμογή αποκλειστικά ή από κοινού με το άρθρο 7, σημείο 1, του κανονισμού 1215/2012 για τον καθορισμό της αρμοδιότητας αυτής. Λαμβάνοντας υπόψη τις απαντήσεις που κατ' εμέ πρέπει να δοθούν στα δύο προηγούμενα προδικαστικά ερωτήματα, θεωρώ ότι παρέλκει η απάντηση στο τρίτο ερώτημα το οποίο τίθεται μόνον επικουρικώς.

## II. Το νομικό πλαίσιο

### A. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ

7. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ τέθηκε σε ισχύ, όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, στις 28 Ιουνίου 2004.

8. Στο τρίτο εδάφιο του προοιμίου της Συμβάσεως του Μόντρεαλ εκτίθεται ότι τα συμβαλλόμενα κράτη «αναγνωρίζ[ου]ν ότι είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί η προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και ότι χρειάζεται δίκαιη αποζημίωση με βάση την αρχή της επανόρθωσης». Επιπλέον, κατά το πέμπτο εδάφιο, τα συμβαλλόμενα κράτη είναι «[π]επεισμένα ότι η συλλογική δράση των κρατών για την περαιτέρω εναρμόνιση και κωδικοποίηση ορισμένων κανόνων που διέπουν τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μέσω νέας σύμβασης, είναι το πλέον κατάλληλο μέσο για να επιτευχθεί θεμιτή ισορροπία συμφερόντων».

9. Στο κεφάλαιο III της εν λόγω Συμβάσεως, το οποίο επιγράφεται «Ευθύνη του μεταφορέα και έκταση της αποζημίωσης για ζημία», το άρθρο 19, με τίτλο «Καθυστερήσεις», προβλέπει ότι «[ο] μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται εξ αιτίας της καθυστέρησης της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, αποσκευών ή φορτίου. Ωστόσο, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται λόγω καθυστέρησης εάν αποδείξει ότι αυτός, οι υπάλληλοι και οι πράκτορες του έλαβαν όλα τα μέτρα τα οποία μπορούν να επιβάλλονται ευλόγως για να αποφευχθεί η ζημία ή ότι ήταν αδύνατον σε αυτόν ή τους υπαλλήλους ή τους πράκτορες του να λάβουν τα εν λόγω μέτρα».

<sup>5</sup> Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

10. Στο ίδιο κεφάλαιο III, το άρθρο 33, με τίτλο «Δικαιοδοσία», ορίζει στις παραγράφους του 1 και 4:

«1. Η αγωγή αποζημίωσης ασκείται, κατ' επιλογήν του ενάγοντος, στην επικράτεια ενός των συμβαλλομένων κρατών είτε ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου κατοικίας του μεταφορέα ή του κύριου τόπου των δραστηριοτήτων του ή του τόπου που έχει εγκατάσταση, μέσω των οποίων συνήφθη η σύμβαση, είτε ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου προορισμού.

[...]

4. Τα διαδικαστικά θέματα διέπονται από το δίκαιο του επιληφθέντος της υποθέσεως δικαστηρίου.»

## **B. Το δίκαιο της Ένωσης**

### *1. Ο κανονισμός 261/2004*

11. Το άρθρο 1 του κανονισμού 261/2004, το οποίο επιγράφεται «Αντικείμενο», ορίζει, στην παράγραφο του 1, στοιχεία β' και γ', ότι ο κανονισμός αυτός «θεσπίζει, υπό τους ακόλουθους προσδιοριζόμενους όρους, τα ελάχιστα δικαιώματα των επιβατών [ειδικά] σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης τους [και] καθυστέρησης της πτήσης τους».

12. Το άρθρο 5 του κανονισμού αυτού, το οποίο επιγράφεται «Ματαίωση», προβλέπει, στις παραγράφους του 1 και 2, τα εξής:

«1. Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

- α) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 8, και
- β) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α', και παράγραφος 2, καθώς και βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχεία β' και γ', σε περίπτωση μεταφοράς με άλλη πτήση, όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως της νέας πτήσης είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε οριστεί για τη ματαιωθείσα πτήση, και
- γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7 [...].

2. Όταν γνωστοποιείται στους επιβάτες η ματαίωση, τους δίνονται εξηγήσεις σχετικά με δυνατή εναλλακτική μεταφορά.»

13. Το άρθρο 7 του ίδιου κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Δικαίωμα αποζημίωσης», προβλέπει, στην παράγραφο του 1, στοιχείο α', ότι «ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους [...] 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1 500 χιλιομέτρων», υπό τις προϋποθέσεις του εν λόγω άρθρου.

14. Το άρθρο 9 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Δικαίωμα φροντίδας», προβλέπει, στις παραγράφους του 1 και 2, τα εξής:

«1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες:

- α) γεύματα και αναψυκτικά ανάλογα του χρόνου αναμονής τους,
- β) διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο όταν αποβαίνει αναγκαία η παραμονή τους:
  - επί μία ή περισσότερες νύκτες, ή

– επί διάστημα επιπλέον εκείνου που σχεδίαζε ο επιβάτης,

γ) μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος (ξενοδοχείου ή άλλου).

2. Επιπλέον, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες δύο τηλεφωνήματα, τέλεξ ή φαξ ή μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.»

15. Το άρθρο 12 του κανονισμού 261/2004, το οποίο επιγράφεται «Περαιτέρω αποζημίωση», προβλέπει στην παράγραφο του 1 ότι ο κανονισμός αυτός «δεν θίγει τα δικαιώματα του επιβάτη για περαιτέρω αποζημίωση. Η χορηγούμενη δύναμη του [εν λόγω] κανονισμού αποζημίωση μπορεί να εκπίπτει από την τυχόν περαιτέρω αποζημίωση.»

## 2. Ο κανονισμός 1215/2012

16. Ο κανονισμός 1215/2012 έχει εφαρμογή *ratione temporis* στη διαφορά της κύριας δίκης, σύμφωνα με το άρθρο του 66, παράγραφος 1, δεδομένου ότι η αγωγή ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου ασκήθηκε μετά τις 10 Ιανουαρίου 2015<sup>6</sup>.

17. Περιλαμβανόμενο στο κεφάλαιο II του κανονισμού 1215/2012, το οποίο επιγράφεται «Διεθνής δικαιοδοσία», και στο τμήμα του 2, το οποίο επιγράφεται «Ειδικές δικαιοδοσίες», το άρθρο του 7, σημείο 1, στοιχεία α' και β', ορίζει ότι «[π]ρόσωπο που έχει την κατοικία του σε κράτος μέλος μπορεί να εναχθεί σε άλλο κράτος μέλος:

- 1) α) ως προς διαφορές εκ συμβάσεως, ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου όπου εκπληρώθηκε ή οφείλει να εκπληρωθεί η παροχή·
  - β) για τους σκοπούς της εφαρμογής της παρούσας διάταξης, και εφόσον δεν συμφωνήθηκε διαφορετικά, ο τόπος εκπλήρωσης της επίδικης παροχής είναι [...] εφόσον πρόκειται για παροχή υπηρεσιών, ο τόπος του κράτους μέλους όπου, δυνάμει της σύμβασης, έγινε ή έπρεπε να γίνει η παροχή των υπηρεσιών».

18. Στο τμήμα 4 του ίδιου κεφαλαίου, το οποίο τμήμα επιγράφεται «Διεθνής δικαιοδοσία σε συμβάσεις καταναλωτών», το άρθρο 17 του κανονισμού αυτού ορίζει, στην παράγραφο του 3, ότι το εν λόγω τμήμα «δεν εφαρμόζεται στις συμβάσεις μεταφοράς, πλην των συμβάσεων στο συνολικό τίμημα των οποίων περιλαμβάνεται ο συνδυασμός δαπανών ταξιδιού και καταλύματος».

19. Στο κεφάλαιο VII του εν λόγω κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Σχέσεις με άλλα μέσα», το άρθρο 67 ορίζει ότι ο κανονισμός αυτός «δεν προδικάζει την εφαρμογή των διατάξεων οι οποίες διέπουν τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και εκτέλεση των αποφάσεων σε ειδικά θέματα και οι οποίες περιλαμβάνονται στα νομοθετήματα της Ένωσης ή στις εθνικές νομοθεσίες οι οποίες εναρμονίστηκαν κατ' εφαρμογή των νομοθετημάτων αυτών».

20. Στο ίδιο κεφάλαιο VII, το άρθρο 71 του ίδιου κανονισμού προβλέπει, στην παράγραφο του 1, ότι ο κανονισμός αυτός «δεν θίγει τις συμβάσεις στις οποίες τα κράτη μέλη είναι μέρη και οι οποίες ρυθμίζουν, σε ειδικά θέματα, τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση ή την εκτέλεση αποφάσεων».

<sup>6</sup> Βλ. σημείο 24 των παρουσών προτάσεων.

### III. Η διαφορά της κύριας δίκης, τα προδικαστικά ερωτήματα και η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

21. Οι Adriano Guaitoli, Alessandro Celano Tomassoni, Mario Giuli, Concepción Casan Rodriguez, Antonia Cirilli, Lucia Cortini και Patrizia Padroni (στο εξής: A. Guaitoli κ.λπ.) αγόρασαν αεροπορικά εισιτήρια για πτήσεις μετ' επιστροφής από και προς το Fiumicino (Ιταλία) και την Κέρκυρα (Ελλάδα) εκτελούμενες από την easyJet Airline Company Ltd (στο εξής: easyJet), αερομεταφορέα με έδρα το Luton (Ηνωμένο Βασίλειο).

22. Όσον αφορά την πτήση μετάβασης των A. Guaitoli κ.λπ., που είχε προγραμματιστεί για τις 4 Αυγούστου 2015 στις 20:20, σημειώθηκε επιτενόμενη καθυστέρηση και στη συνέχεια η πτήση ματαιώθηκε, ενώ επαναπρογραμματίστηκε για την επόμενη ημέρα στις 16:45. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αναμονής, δεν τους προσφέρθηκε δυνατότητα επιβίβασης σε πτήση άλλης εταιρίας ούτε τους παρασχέθηκε γεύμα ή σνακ ούτε κάποια άλλη συνδρομή, ούτε τους επεστράφη κάποιο χρηματικό ποσό, ούτε έλαβαν αποζημίωση, παρά τη ρητή αίτηση που υπέβαλαν σχετικά στην easyJet.

23. Όσον αφορά την πτήση επιστροφής, η οποία είχε προγραμματιστεί για τις 14 Αυγούστου 2015 στις 23:25, σημειώθηκε επίσης σημαντική καθυστέρηση, η διάρκεια της οποίας δεν προσδιορίζεται στην απόφαση περί παραπομπής.

24. Στις 28 Ιουνίου 2016 οι A. Guaitoli κ.λπ. άσκησαν ενώπιον του Tribunale ordinario di Roma (πρωτοδικείου Ρώμης), στην περιφέρεια του οποίου έχουν την κατοικία τους, αγωγή βάσει των άρθρων 5, 7, 9 και 12 του κανονισμού 261/2004, ζητώντας να υποχρεωθεί η easyJet, να αποκαταστήσει τη ζημία που προκλήθηκε λόγω της ματαίωσης της πτήσης μετάβασης και λόγω της καθυστέρησης της πτήσης επιστροφής, να τους καταβάλει κατ' αποκοπήν αποζημίωση, να τους επιστρέψει τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν αχρεωστήτως, καθώς και να καταβάλει αποζημίωση για την περαιτέρω ζημία τους, τόσο περιουσιακή ζημία όσο και ηθική βλάβη<sup>7</sup>.

25. Αμυνόμενη, η easyJet προέβαλε προκαταρκτικώς δύο ενστάσεις έλλειψης αρμοδιότητας. Όσον αφορά την πρώτη ένσταση, η οποία αφορά την αξία του αντικειμένου της διαφοράς, το Tribunale ordinario di Roma (πρωτοδικείο Ρώμης) την απέρριψε. Ως προς τη δεύτερη ένσταση, η οποία αφορά την κατά τόπον αρμοδιότητα, το εν λόγω δικαστήριο έκρινε ότι πρέπει να καθοριστούν οι εφαρμοστέοι κανόνες, ιδίως με γνώμονα τη σχέση μεταξύ του άρθρου 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ και του άρθρου 5 του κανονισμού 44/2001 (νυν άρθρου 7 του κανονισμού 1215/2012), καθώς και τη θέση που ενδεχομένως αφήνεται στους εθνικούς κανόνες αρμοδιότητας, διευκρινιζομένου ότι η κατοικία των εναγόντων της κύριας δίκης βρίσκεται στην περιφέρειά του, ενώ το αεροδρόμιο του Fiumicino βρίσκεται στην περιφέρεια του Tribunale di Civitavecchia (πρωτοδικείου Civitavecchia, Ιταλία).

<sup>7</sup> Συγκεκριμένα, κατά το εν λόγω δικαστήριο, οι A. Guaitoli κ.λπ. ζητούν να υποχρεωθεί η easyJet, βάσει των «άρθρων 5, 7, 9 και 12 του κανονισμού [261/2004, αφενός,] στην καταβολή αποζημίωσης, στην απόδοση των εξόδων και στην αποκατάσταση της περαιτέρω ζημίας που προκλήθηκε από τη ματαίωση της πτήσης [μετάβασης] (υπολογιζομένων για έκαστο εξ αυτών στο ποσό των 815 ευρώ), καθώς και, αφετέρου,] στην καταβολή της αποζημίωσης που οφείλεται για την καθυστέρηση της πτήσης [επιστροφής] (ιση με 250 ευρώ για έκαστο των εναγόντων) και, συνεπώς, [...] στην καταβολή του συνολικού ποσού των 7 455,00 ευρώ (1 065 [ευρώ] για έκαστο των εναγόντων), καθώς και στη χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης κατά το ποσό που θα καθοριστεί κατά δίκαιη κρίση του δικαστηρίου». Οι ενδιαφερόμενοι «συμπεριλαμβάνουν στις ζημίες των οποίων ζητούν την αποκατάσταση (επιπλέον των κατ' αποκοπήν αποζημιώσεων) λόγω της ματαίωσης της πτήσης μετάβασης, τα έξοδα μετακίνησης από και προς το αεροδρόμιο, τα έξοδα για τη σίτιση και για τη μη πραγματοποιηθείσα διανυκτέρευση, το ποσό που είχαν καταβάλει ως προς την απολεσθείσα ημέρα κρουαζιέρας για την οποία είχαν κάνει κράτηση με αναχώρηση από την Κέρκυρα, καθώς και ποσό 200 ευρώ ανά άτομο ως αποζημίωση για την απολεσθείσα ημέρα διακοπών και, επιπλέον, χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης, το ύψος της οποίας θα καθοριστεί κατά τη δίκαιη κρίση του δικαστηρίου» (η υπογράμμιση δική μου).

26. Σε αυτό το πλαίσιο, με απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2018, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 26 Μαρτίου 2018, το Tribunale ordinario di Roma (πρωτοδικείο Ρώμης) ανέστειλε τη διαδικασία και έθεσε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Έχει το άρθρο 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ την έννοια ότι πρέπει να εφαρμόζεται σε περίπτωση καθυστερήσεως ή ματαιώσεως της πτήσεως οσάκις ο θιγόμενος ζητεί σωρευτικά τόσο την καταβολή των κατ' αποκοπήν και τυποποιημένων αποζημιώσεων των άρθρων 5, 7 και 9 του κανονισμού 261/2004 όσο και την αποκατάσταση της ζημίας του κατά το άρθρο 12 του ίδιου κανονισμού, ή αντιθέτως, η “δικαιοδοσία” (τόσο η διεθνής δικαιοδοσία όσο και η εσωτερική κατά τόπον αρμοδιότητα) ρυθμίζεται από το άρθρο 5 του κανονισμού 44/2001;
- 2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο σκέλος του πρώτου ερωτήματος, έχει το άρθρο 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ την έννοια ότι ρυθμίζει αποκλειστικά την κατανομή της διεθνούς δικαιοδοσίας μεταξύ των κρατών, ή αντιθέτως την έννοια ότι ρυθμίζει επίσης την εσωτερική κατά τόπον αρμοδιότητα εντός κάθε κράτους μέλους;
- 3) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο σκέλος του δεύτερου ερωτήματος, έχει το άρθρο 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ την έννοια ότι η εφαρμογή του είναι “αποκλειστική” και αποκλείει την εφαρμογή του άρθρου 5 του κανονισμού 44/2001, ή, αντιθέτως, ότι αμφότερες οι διατάξεις μπορούν να εφαρμοστούν από κοινού, κατά τρόπον ώστε να καθορίζουν απευθείας τόσο τη διεθνή δικαιοδοσία του κράτους όσο και την εσωτερική κατά τόπον αρμοδιότητα των δικαστηρίων του;»

27. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν στο Δικαστήριο οι A. Guaitoli κ.λπ., η easyJet, η Ιταλική Κυβέρνηση, καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Δεν διεξήχθη επ' ακροατηρίου συζήτηση.

## IV. Ανάλυση

### A. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

28. Πριν εξετάσω επί της ουσίας τα τρία ερωτήματα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο, όπως προεκτέθηκαν<sup>8</sup>, θεωρώ χρήσιμο να παραθέσω εκτιμήσεις που συνάγονται από τη νομολογία του Δικαστηρίου σχετικά με το σύνολο των ερωτημάτων αυτών.

29. Ευθύς εξαρχής, όσον αφορά την ερμηνεία της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, υπενθυμίζω ότι οι διατάξεις της αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της έννομης τάξης της Ένωσης<sup>9</sup>, οπότε το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να αποφανθεί σχετικά με την ερμηνεία της, τηρουμένων των κανόνων διεθνούς δικαίου που δεσμεύουν την Ένωση, και ιδίως του άρθρου 31 της Συμβάσεως της Βιέννης<sup>10</sup>, κατά το οποίο οι Συνθήκες πρέπει να ερμηνεύονται καλόπιστα, σύμφωνα με τη συνήθη έννοια που αποδίδεται στους όρους τους σε συνάρτηση με τα συμφραζόμενα, και υπό το πρίσμα τόσο του αντικειμένου όσο και του σκοπού τους<sup>11</sup>. Επιπλέον, λαμβανομένου υπόψη του σκοπού της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, ο

8 Βλ. σημεία 1 επ. των παρουσών προτάσεων.

9 Από την ημερομηνία έναρξης ισχύος που υπομνήσθηκε στο σημείο 7 των παρουσών προτάσεων.

10 Σύμβαση περί του δικαίου των συνθηκών, η οποία συνήφθη στη Βιέννη στις 23 Μαΐου 1969 (*Recueil des traités des Nations Unies*, τόμος 1155, σ. 331).

11 Βλ., ιδίως, αποφάσεις της 22ας Νοεμβρίου 2012, *Espada Sánchez κ.λπ.* (C-410/11, EU:C:2012:747, σκέψεις 20 έως 22), της 17ης Φεβρουαρίου 2016, *Air Baltic Corporation* (C-429/14, EU:C:2016:88, σκέψεις 23 και 24), και της 12ης Απριλίου 2018, *Finnair* (C-258/16, EU:C:2018:252, σκέψεις 19 έως 22).

οποίος συνίσταται στην ενοποίηση των κανόνων περί των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι οι έννοιες που περιέχονται στην εν λόγω Σύμβαση χωρίς να ορίζονται από αυτήν «πρέπει να ερμηνεύονται με ομοιόμορφο και αυτοτελή τρόπο, ανεξαρτήτως των διαφόρων ερμηνειών που δίνουν σε αυτές τα εθνικά δίκαια των συμβαλλομένων κρατών»<sup>12</sup>.

30. Εν συνεχεία, υπογραμμίζω ότι, έστω και αν το αιτούν δικαστήριο, σε ολόκληρη την απόφασή του, και ειδικά στο πρώτο και στο τρίτο προδικαστικό του ερώτημα, παραπέμπει ρητώς στο άρθρο 5 του κανονισμού 44/2001, πρέπει να γίνει παραπομπή στις ανάλογου περιεχομένου διατάξεις που περιλαμβάνονται στο άρθρο 7 του κανονισμού 1215/2012<sup>13</sup>, ο οποίος εν προκειμένω έχει εφαρμογή *ratione temporis*<sup>14</sup>. Συναφώς, υπογραμμίζω ότι αποτελεί πάγια νομολογία ότι το Δικαστήριο δύναται, προκειμένου να δώσει χρήσιμη απάντηση στα εθνικά δικαστήρια, να εξετάσει κανόνες του δικαίου της Ένωσης των οποίων δεν γίνεται μνεία στα προδικαστικά τους ερωτήματα<sup>15</sup>.

31. Κατόπιν των γενικών αυτών παρατηρήσεων, πρέπει τώρα να αναλύσω διαδοχικά καθένα από τα ερωτήματα που τέθηκαν εν προκειμένω.

### ***B. Επί της σχέσεως μεταξύ της Συμβάσεως του Μόντρεαλ και του κανονισμού 1215/2012 σε περίπτωση αγωγής αποζημίωσης εμπόπτουσας τόσο στη Σύμβαση αυτή όσο και στον κανονισμό 261/2004 (πρώτο ερώτημα)***

#### *1. Επί του αντικειμένου του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος*

32. Στην ουσία, με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα το Δικαστήριο καλείται να αποφανθεί αν, στην περίπτωση που επιβάτης του οποίου η διεθνής πτήση είχε καθυστέρηση ή ματαιώθηκε ασκήσει αγωγή ζητώντας όχι μόνον την κατ' αποκοπήν αποζημίωση και την επιστροφή εξόδων οι οποίες προβλέπονται στα άρθρα 5, 7 και 9 του κανονισμού 261/2004, αλλά και την αποκατάσταση περαιτέρω ζημιών κατά την έννοια του άρθρου 12 του ίδιου κανονισμού<sup>16</sup>, το δικαστήριο που έχει δικαιοδοσία *ratione loci* πρέπει να προσδιοριστεί με εφαρμογή του άρθρου 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ και/ή του άρθρου 7 του κανονισμού 1215/2012.

33. Προτείνοντας κοινή απάντηση στα τρία προδικαστικά ερωτήματα, οι A. Guaitoli κ.λπ. υποστηρίζουν ότι τόσο το άρθρο 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ όσο και το άρθρο 7 του κανονισμού 1215/2012 υπαγορεύουν μόνον τα συνδεδεικμένα στοιχεία για τον προσδιορισμό του κράτους μέλους στο οποίο πρέπει να λυθεί η διαφορά, και όχι για τον προσδιορισμό του δικαστηρίου που έχει κατά τόπον αρμοδιότητα<sup>17</sup>. Αντιθέτως, η easyJet υποστηρίζει ότι το άρθρο 33 της Συμβάσεως αυτής πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κάθε φορά που επιβάτης ζητεί, πάνω σε αυτή τη βάση, αποζημίωση για τη ζημία που απορρέει από την καθυστέρηση πτήσης. Κατά την Ιταλική Κυβέρνηση, η δικαιοδοσία του επιληφθέντος δικαστηρίου πρέπει να εκτιμάται με εφαρμογή, αφενός, του κανονισμού 1215/2012,

12 Πρβλ. απόφαση της 6ης Μαΐου 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, σκέψεις 21 και 22). Βλ. επίσης, κατ' αναλογίαν όσον αφορά τις έννοιες που περιέχονται στον κανονισμό 44/2001, αποφάσεις της 16ης Μαΐου 2013, Melzer (C-228/11, EU:C:2013:305, σκέψεις 34 επ.), και της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ. (C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψεις 56 και 58). Θα επανέλθω, στα σημεία 58 επ. των παρούσων προτάσεων, στις συνέπειες που η νομολογία αυτή έχει εν προκειμένω.

13 Ως προς την ομοιότητα των διατυπώσεων των δύο αυτών άρθρων, ιδίως όσον αφορά τα σημεία τους 1, καθώς και ως προς το γεγονός ότι η ερμηνεία που το Δικαστήριο έχει δώσει όσον αφορά τις διατάξεις του κανονισμού 44/2001 ισχύει επίσης για τις ανάλογες διατάξεις του κανονισμού 1215/2012, βλ., ιδίως, αποφάσεις της 15ης Ιουνίου 2017, Kareda (C-249/16, EU:C:2017:472, σκέψεις 8 και 27), της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ. (C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψεις 13, 57, 61, 70 και 78), και της 15ης Νοεμβρίου 2018, Kuhn (C-308/17, EU:C:2018:911, σκέψη 31).

14 Βλ., επίσης, σημείο 16 των παρούσων προτάσεων.

15 Βλ., ιδίως, αποφάσεις της 22ας Οκτωβρίου 2015, Impresa Edilux και SICEF (C-425/14, EU:C:2015:721, σκέψη 20), και της 19ης Δεκεμβρίου 2018, AREX CZ (C-414/17, EU:C:2018:1027, σκέψεις 34 και 35).

16 Επί του ακριβούς περιεχομένου των διαφόρων αιτημάτων της αγωγής της οποίας έχει επιληφθεί το αιτούν δικαστήριο, βλ. υποσημείωση 7 των παρούσων προτάσεων.

17 Κατά τη γνώμη μου, η επιχειρηματολογία αυτή έχει μεγαλύτερη σημασία για το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το οποίο θα εξεταστεί στα σημεία 53 επ. των παρούσων προτάσεων, από ό,τι για το πρώτο προδικαστικό ερώτημα.

όσον αφορά την αγωγή αποζημίωσης βάσει του κανονισμού 261/2004, και, αφετέρου, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, όσον αφορά την αγωγή για την αποκατάσταση των ζημιών που απορρέουν από την παράβαση της επίμαχης σύμβασης μεταφοράς. Ομοίως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δικαιοδοσία πρέπει να διέπεται, αφενός, από το άρθρο 7, σημείο 1, στοιχείο β', του κανονισμού 1215/2012, για το μέρος της αγωγής με το οποίο ζητείται αποζημίωση που απορρέει από τον κανονισμό 261/2004, και, αφετέρου, από το άρθρο 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ για το μέρος της αγωγής με το οποίο ζητείται, επιπλέον, περαιτέρω αποζημίωση για ζημίες που απορρέουν από την καθυστέρηση και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως αυτής.

34. Συμμερίζομαι τις τελευταίες απόψεις. Πριν εκθέσω κατά ποιον τρόπο πρέπει, κατ' εμέ, σε διαδικασία όπως αυτή της κύριας δίκης, να εφαρμοστούν εκάτεροι οι κανόνες δικαιοδοσίας που προβλέπονται στον κανονισμό 1215/2012 και στο άρθρο 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, θεωρώ απαραίτητο να εκθέσω τον τρόπο με τον οποίο σχετίζονται οι ουσιαστικού δικαίου κανόνες περί της ευθύνης των αερομεταφορέων οι οποίοι προβλέπονται, αντιστοίχως, στον κανονισμό 261/2004 και στην εν λόγω Σύμβαση. Πράγματι, ακριβώς από τον συνδυασμό των συστημάτων ευθύνης που προβλέπουν οι δύο αυτές πράξεις προκύπτει, κατά τη γνώμη μου, η ανάγκη παράλληλης εφαρμογής των κανόνων δικαιοδοσίας που προβλέπει ο κανονισμός 1215/2012 και εκείνων που προβλέπει το άρθρο 33 της εν λόγω Συμβάσεως.

*2. Επί των δύο νομικών συστημάτων ευθύνης του αερομεταφορέα που έχουν εφαρμογή σε διαφορά όπως αυτή της κύριας δίκης*

35. Όπως υποστηρίζει η πλειονότητα των ενδιαφερόμενων που υπέβαλαν παρατηρήσεις στην παρούσα υπόθεση, από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι υπάρχουν δύο συστήματα ευθύνης του αερομεταφορέα έναντι των επιβατών, το πρώτο βάσει του κανονισμού 261/2004 και το δεύτερο βάσει της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, τα οποία, τόσο το ένα όσο και το άλλο, μπορούν να εφαρμοστούν στην υπόθεση της κύριας δίκης.

36. Υπενθυμίζω ότι το Δικαστήριο έχει επανειλημμένως κρίνει ότι τα δικαιώματα που στηρίζονται, αντιστοίχως, στις διατάξεις του κανονισμού 261/2004 και σε εκείνες της Συμβάσεως του Μόντρεαλ εμπίπτουν σε διαφορετικά «κανονιστικά πλαίσια». Το Δικαστήριο έχει υπογραμμίσει ότι ο κανονισμός 261/2004 θεσπίζει ένα σύστημα τυποποιημένης και άμεσης αποκατάστασης<sup>18</sup> των ζημιών που οφείλονται στην ταλαιπωρία από τις καθυστερήσεις και ματαιώσεις πτήσεων, το οποίο εντάσσεται σε στάδιο προγενέστερο της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, οπότε είναι αυτοτελές έναντι του συστήματος της τελευταίας<sup>19</sup>.

37. Σε αντίθεση με τις διατάξεις του κανονισμού 261/2004, τα άρθρα 19 επ. της Συμβάσεως του Μόντρεαλ ρυθμίζουν τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες, σε περίπτωση καθυστέρησης πτήσης, οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες μπορούν να ασκήσουν αγωγή για την αποκατάσταση των επιμέρους ζημιών, πράγμα που απαιτεί κατά περίπτωση εκτίμηση της έκτασης της προκληθείσας ζημίας και, ως εκ τούτου, δεν μπορεί παρά να αποτελεί αντικείμενο αποζημίωσης εκ των υστέρων και εξατομικευμένης<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> Δηλαδή, χωρίς να επιβαρύνονται οι επιβάτες με τις δυσχέρειες που είναι σύμφυτες με την άσκηση αγωγής αποζημίωσης ενώπιον εθνικού δικαστηρίου.

<sup>19</sup> Βλ., ιδίως, αποφάσεις της 9ης Ιουλίου 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, σκέψη 27), της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ. (C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψεις 46, 49 έως 55, 57 και 74), της 22ας Νοεμβρίου 2012, Cuadrench Moré (C-139/11, EU:C:2012:741, σκέψη 32), και της 10ης Μαρτίου 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, σκέψη 46).

<sup>20</sup> Βλ., ιδίως, αποφάσεις της 10ης Ιανουαρίου 2006, IATA και ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, σκέψεις 42 επ.), της 10ης Ιουλίου 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, σκέψη 42), και της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 32). Συναφώς, βλ. Grigorieff, C.-I., «Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal», *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, αριθ. 4, σ. 670 επ.



38. Το άρθρο 1 του κανονισμού 261/2004 τονίζει τον ελάχιστο χαρακτήρα των δικαιωμάτων που θεσπίζει υπέρ των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών. Επιπλέον, το άρθρο του 12 προβλέπει, αφενός, ότι ο κανονισμός αυτός δεν θίγει τα δικαιώματα των επιβατών για περαιτέρω αποζημίωση βάσει άλλων πράξεων<sup>21</sup> και, αφετέρου, ότι η χορηγούμενη δύναμη του εν λόγω κανονισμού αποζημίωση μπορεί να εκπίπτει από την τυχόν περαιτέρω αποζημίωση<sup>22</sup>. Επομένως, ο εθνικός δικαστής έχει τη δυνατότητα να υποχρεώσει τον αερομεταφορέα να αποκαταστήσει ολόκληρη τη ζημία που υπέστησαν οι επιβάτες από τη μη εκτέλεση, από αυτόν, των συμβατικών υποχρεώσεών του, με διαφορετική νομική βάση από τον κανονισμό 261/2004, και, ιδίως, με εφαρμογή της Συμβάσεως του Μόντρεαλ ή κανόνων του εθνικού δικαίου<sup>23</sup>. Το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι, όπως βάσει των διατάξεων του κεφαλαίου III της εν λόγω Συμβάσεως, η ζημία που μπορεί να αποτελέσει το αντικείμενο «περαιτέρω» αποζημίωσης σύμφωνα με το άρθρο 12 του εν λόγω κανονισμού μπορεί να αφορά τόσο περιουσιακή ζημία όσο και ηθική βλάβη<sup>24</sup>.

39. Συγκεκριμένα, εν προκειμένω, γίνεται δεκτό ότι το δικαίωμα των επιβατών για κατ' αποκοπήν και τυποποιημένη αποζημίωση κατόπιν της ματαιώσης ή της σημαντικής καθυστέρησης της πτήσης, το οποίο βασίζεται στα άρθρα 5 έως 7 του κανονισμού 261/2004<sup>25</sup>, αποτελεί ανεξάρτητο δικαίωμα για την εξατομικευμένη αποκατάσταση της ζημίας που προκλήθηκε από την καθυστέρηση μιας πτήσης το οποίο μπορεί να επιδιωχθεί στο πλαίσιο του άρθρου 19 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ<sup>26</sup>.

40. Επιπλέον, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, όταν ο αερομεταφορέας παραβαίνει τις υποχρεώσεις παροχής φροντίδας που υπέχει από το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και από το άρθρο 9 του κανονισμού 261/2004, ο επιβάτης μπορεί να αξιώσει αποζημίωση βάσει των διατάξεων αυτών, χωρίς μια τέτοια αξίωση συμμόρφωσης με τις εν λόγω υποχρεώσεις να μπορεί να θεωρηθεί αποζημίωση που αποσκοπεί στην εξατομικευμένη αποκατάσταση της ζημίας η οποία απορρέει από τη ματαιώση της συγκεκριμένης πτήσης, υπό τις προϋποθέσεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ. Πράγματι, οι αξιώσεις των επιβατών αεροσκαφών οι οποίες στηρίζονται στα δικαιώματα που τους παρέχει ο κανονισμός αυτός δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστούν «περαιτέρω αποζημίωση» κατά την έννοια του άρθρου του 12<sup>27</sup>.

41. Μετά από αυτή την απαραίτητη υπενθύμιση των κύριων διδαγμάτων από τη νομολογία ως προς τη σχέση μεταξύ των ουσιαστικών κανόνων του κανονισμού 261/2004 και της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, αντιστοίχως, πρέπει τώρα να εξεταστεί το ζήτημα ποιες διατάξεις πρέπει να εφαρμοστούν προκειμένου να προσδιοριστεί το δικαστήριο που έχει δικαιοδοσία να εξετάσει τα διάφορα αιτήματα της αγωγής της κύριας δίκης, τα οποία έχουν την ιδιαιτερότητα ότι καλύπτονται τόσο από τον κανονισμό 261/2004 όσο και από τη Σύμβαση του Μόντρεαλ.

21 Υπενθυμίζω ότι σκοπός του άρθρου 12 του κανονισμού 261/2004 δεν είναι να αποτελέσει το ίδιο νομική βάση για τη λήψη αποζημίωσης, αλλά να αποσαφηνίσει τη σχέση μεταξύ της αποζημίωσης που οφείλεται δύναμη του κανονισμού και εκείνης που μπορεί να ζητηθεί με άλλον τρόπο.

22 Κατά συνέπεια, οι επιβάτες μπορούν να επωφεληθούν τόσο από την τυποποιημένη αποζημίωση που προβλέπεται από τις διατάξεις του κανονισμού 261/2004 όσο και από την αποκατάσταση της πραγματικής ζημίας βάσει άλλων διατάξεων, χωρίς όμως να επιτρέπεται υπερβολική αποζημίωση.

23 Βλ. αποφάσεις της 10ης Ιανουαρίου 2006, IATA και ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, σκέψη 47), και της 13ης Οκτωβρίου 2011, Sousa Rodríguez κ.λπ. (C-83/10, EU:C:2011:652, σκέψεις 37 και 38).

24 Βλ. αποφάσεις της 6ης Μαΐου 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, σκέψεις 29 και 39), και της 13ης Οκτωβρίου 2011, Sousa Rodríguez κ.λπ. (C-83/10, EU:C:2011:652, σκέψη 41).

25 Επισημαίνω ότι από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι οι ενάγοντες της κύριας δίκης είχαν σημαντική καθυστέρηση στην πτήση επιστροφής, αλλά δεν επικαλέστηκαν ρητώς το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004, το οποίο προβλέπει την ανάληψη ευθύνης από τον αερομεταφορέα σε μια τέτοια περίπτωση. Επιπλέον, το Δικαστήριο έχει ερμηνεύσει τα άρθρα 5, 6 και 7 του ίδιου κανονισμού υπό «την έννοια ότι οι επιβάτες των πτήσεων που σημείωσαν καθυστέρηση μπορούν να εξομοιωθούν με τους επιβάτες των πτήσεων που ματαιώθηκαν [και] επομένως να επικαλούνται το προβλεπόμενο στο άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού δικαίωμα αποζημίωσης, οσάκις, εξαιτίας της καθυστέρησης πτήσεως, υφίστανται απώλεια χρόνου ίση ή ανώτερη των τριών ωρών» (ιδίως, αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 69, και της 26ης Φεβρουαρίου 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, σκέψη 32).

26 Βλ., ιδίως, αποφάσεις της 9ης Ιουλίου 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, σκέψη 27), της 22ας Νοεμβρίου 2012, Cuadrench Moré (C-139/11, EU:C:2012:741, σκέψη 28), και της 10ης Μαρτίου 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, σκέψη 45).

27 Βλ. αποφάσεις της 13ης Οκτωβρίου 2011, Sousa Rodríguez κ.λπ. (C-83/10, EU:C:2011:652, σκέψεις 38, 42 έως 44 και 46), και της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψεις 19 έως 24).

3. *Επί των κανόνων δικαιοδοσίας που έχουν εφαρμογή με γνώμονα το έρεισμα των διαφόρων αιτημάτων της αγωγής που διατυπώθηκαν βάσει της ευθύνης του αερομεταφορέα*

42. Για τους λόγους που θα εκθέσω στη συνέχεια, θεωρώ ότι σε περίπτωση αγωγής αποζημίωσης μεικτού χαρακτήρα, όπως αυτή της κύριας δίκης, το δικαστήριο που έχει δικαιοδοσία πρέπει να καθοριστεί, αφενός, βάσει των σχετικών διατάξεων του κανονισμού 1215/2012, όσον αφορά τα αιτήματα της αγωγής που διέπονται από τον κανονισμό 261/2004, και, αφετέρου, βάσει του άρθρου 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, όσον αφορά τα αιτήματα της αγωγής που διέπονται από τη Σύμβαση αυτή. Θα εξετάσω, επιπλέον, τις πρακτικές συνέπειες της ερμηνείας που προτείνω.

*α) Επί των κανόνων δικαιοδοσίας που έχουν εφαρμογή στα αιτήματα της αγωγής που εμπίπτουν στον κανονισμό 261/2004*

43. Το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει ότι, «καθόσον τα δικαιώματα που βασίζονται στις διατάξεις του κανονισμού 261/2004 και στις διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ διαφέρουν μεταξύ τους ως προς τη νομική φύση τους, δεδομένου ότι οι κανόνες διεθνούς δικαιοδοσίας που προβλέπει η εν λόγω σύμβαση δεν έχουν εφαρμογή στις αιτήσεις που ασκήθηκαν βάσει μόνον του κανονισμού 261/2004, πρέπει αυτά να εξεταστούν με γνώμονα τον κανονισμό 44/2001»<sup>28</sup>. Η φράση που υπογράμμισα μπορεί να αφήσει να νοηθεί, όπως επισημαίνει το αιτούν δικαστήριο, ότι η ανάλυση αυτή ίσως ισχύει μόνον για τις αγωγές που βασίζονται μόνο στις διατάξεις του κανονισμού 261/2004.

44. Ωστόσο, οι εκτιμήσεις που γίνονται δεκτές στη νομολογία αυτή έχουν, κατά τη γνώμη μου, σημασία, τηρουμένων των αναλογιών, σε διαφορές όπως αυτή της κύριας δίκης, όπου οι αξιώσεις των εναγόντων βασίζονται ταυτόχρονα εν μέρει στις διατάξεις του κανονισμού αριθ. 261/2004 και εν μέρει σε άλλους κανόνες δικαίου. Πράγματι, η ύπαρξη διαφορετικών κανονιστικών πλαισίων συνεπάγεται επίσης ότι διαφορετικοί κανόνες διεθνούς δικαιοδοσίας έχουν εφαρμογή για τα δικαιώματα που αντλούνται, αντιστοίχως, από τον κανονισμό 261/2004 και από τη Σύμβαση του Μόντρεαλ<sup>29</sup>.

45. Επομένως, κατ' εμέ, η διεθνής δικαιοδοσία δικαστηρίου κράτους μέλους να αποφανθεί επί του πρώτου μέρους των εν λόγω αξιώσεων εξαρτάται από τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού 44/2001 ή μάλλον, εν προκειμένω, του κανονισμού 1215/2012, ο οποίος έχει εφαρμογή *ratione temporis*, και όχι από το άρθρο 33 της εν λόγω Συμβάσεως. Με άλλα λόγια, είμαι της γνώμης ότι, όταν πρόκειται περί αιτημάτων αγωγής για την επιδίκαση κατ' αποκοπήν αποζημίωσης και για την επιστροφή εξόδων με νομική βάση τις διατάξεις του κανονισμού 261/2004, το επιληφθέν δικαστήριο πρέπει να εξετάσει τη διεθνή δικαιοδοσία του με γνώμονα τον κανονισμό 1215/2012 και, ειδικότερα, στη διαφορά της κύριας δίκης, με γνώμονα τα άρθρα του 4 και 7<sup>30</sup>.

46. Υπενθυμίζω ότι, βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 1, του κανονισμού 1215/2012, ο εναγόμενος που έχει την κατοικία του σε κράτος μέλος μπορεί να εναχθεί ενώπιον των δικαστηρίων αυτού του κράτους μέλους. Ωστόσο, το άρθρο 7, σημείο 1, του κανονισμού αυτού προβλέπει ειδική βάση διεθνούς δικαιοδοσίας στον τομέα των συμβάσεων, η οποία παρέχει στον ενάγοντα τη δυνατότητα να επιλέξει άλλο συνδετικό στοιχείο, δηλαδή τον τόπο εκπληρώσεως της παροχής στην οποία ερείδεται η αγωγή, ο οποίος, κατά το εν λόγω σημείο 1, στοιχείο β', είναι ο τόπος όπου έγινε ή έπρεπε να γίνει η παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας. Όπως υπαινίσσεται το αιτούν δικαστήριο στο πρώτο

28 Βλ. αποφάσεις της 9ης Ιουλίου 2009, *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439, σκέψεις 27 και 28), και της 10ης Μαρτίου 2016, *Flight Refund* (C-94/14, EU:C:2016:148, σκέψεις 43 και 46).

29 Ως προς την εφαρμογή διαφορετικών κανόνων διεθνούς δικαιοδοσίας με γνώμονα τον ουσιαστικό κανόνα που επικαλείται ο ενάγων, βλ. κατ' αναλογία, όσον αφορά αγωγή αποζημίωσης στο «πλαίσιο σύμβασης» και/ή στο «πλαίσιο αδικοπράξιας» κατά την έννοια του άρθρου 5 του κανονισμού 44/2001, προτάσεις μου στην υπόθεση *Bosworth και Hurley* (C-603/17, EU:C:2019:65, σημεία 70 έως 90).

30 Σημειώνω ότι, κατά το άρθρο 17, παράγραφος 3, του κανονισμού 1215/2012, οι προβλεπόμενοι σε αυτό κανόνες περί ειδικής βάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας υπέρ των καταναλωτών, οι οποίοι καθιστούν δυνατή την άσκηση αγωγής κατά του επαγγελματία «ενώπιον του δικαστηρίου στο έδαφος του οποίου έχει την κατοικία του ο καταναλωτής», δεν έχουν εφαρμογή όταν η υπηρεσία που αγοράστηκε συνίσταται, όπως στην υπόθεση της κύριας δίκης, σε πτήση στην κατ' αποκοπήν τιμή της οποίας δεν περιλαμβάνεται συνδυασμός δαπανών ταξιδιού και καταλύματος (βλ., επίσης, απόφαση της 11ης Απριλίου 2019, *Ryanair*, C-464/18, EU:C:2019:311, σκέψη 28).

προδικαστικό του ερώτημα, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι ο κανόνας αυτός καθορίζει το δικαστήριο που έχει δικαιοδοσία τόσο σε διεθνές όσο και σε εσωτερικό επίπεδο<sup>31</sup>. Όσον αφορά ειδικότερα τις υπηρεσίες διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς, το Δικαστήριο έχει ερμηνεύσει την εν λόγω διάταξη υπό την έννοια ότι ο ενάγων έχει τη δυνατότητα επιλογής μεταξύ του δικαστηρίου στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται ο τόπος αναχώρησης ή ο τόπος άφιξης του αεροσκάφους, όπως οι τόποι αυτοί προβλέπονται στη συγκεκριμένη σύμβαση<sup>32</sup>.

*β) Επί των κανόνων δικαιοδοσίας που έχουν εφαρμογή στα αιτήματα αγωγής που εμπίπτουν στη Σύμβαση του Μόντρεαλ*

47. Όπως η easyJet, η Ιταλική Κυβέρνηση και η Επιτροπή, θεωρώ ότι, όσον αφορά τις αγωγές που στηρίζονται στη Σύμβαση του Μόντρεαλ ή ακριβέστερα, εν προκειμένω, τα αιτήματα της αγωγής που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω Συμβάσεως, οι εφαρμοστέοι κανόνες δικαιοδοσίας είναι αυτοί που περιέχονται στο άρθρο 33 της Συμβάσεως αυτής<sup>33</sup>.

48. Η εφαρμογή του άρθρου 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ είναι δυνατή με γνώμονα τις διατάξεις του κανονισμού 1215/2012 που ρυθμίζουν τις σχέσεις με τα άλλα κείμενα που διέπουν τη δικαιοδοσία στο έδαφος της Ένωσης, δηλαδή το άρθρο 67 και το άρθρο 71, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού. Τα τελευταία καθιστούν δυνατή την εφαρμογή κανόνων δικαιοδοσίας που αφορούν συγκεκριμένα θέματα, στα οποία αναμφισβήτητα περιλαμβάνονται οι αεροπορικές μεταφορές, οι οποίοι περιέχονται, αντιστοίχως, σε πράξεις της Ένωσης ή σε συμβάσεις στις οποίες τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη. Πάντως, η Σύμβαση του Μόντρεαλ αποτελεί, πλέον, αναπόσπαστο μέρος της έννομης τάξης της Ένωσης<sup>34</sup> και, ακόμη στους τομείς που καλύπτονται από το δικό της πεδίο εφαρμογής, κατισχύει των πράξεων του παραγώγου δικαίου της Ένωσης, όπως ο κανονισμός 261/2004<sup>35</sup>.

49. Συνεπώς, θεωρώ ότι, σε περίπτωση αγωγής εμπίπτουσας εν μέρει στις διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, και ειδικότερα στο άρθρο της 19 περί της αποκαταστάσεως των ζημιών που προκλήθηκαν λόγω της καθυστέρησης μιας πτήσης<sup>36</sup>, το επιληφθέν δικαστήριο πρέπει να καθορίσει τη δικαιοδοσία του να αποφανθεί επί αυτού του μέρους της αγωγής με γνώμονα το άρθρο 33 της εν λόγω Συμβάσεως, το οποίο παρέχει στον ενάγοντα τη δυνατότητα να επιλέξει να εναγάγει τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα στο έδαφος ενός από τα συμβαλλόμενα κράτη, είτε ενώπιον του δικαστηρίου στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται η κατοικία του μεταφορέα ή άλλο παρόμοιο συνδεδειγμένο στοιχείο<sup>37</sup> είτε ενώπιον του δικαστηρίου στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται ο τόπος προορισμού της συγκεκριμένης πτήσης.

31 Βλ. απόφαση της 3ης Μαΐου 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, σκέψη 30).

32 Βλ., ιδίως, αποφάσεις της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ. (C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψεις 67 και 68), και της 11ης Ιουλίου 2018, Zurich Insurance και Metso Minerals (C-88/17, EU:C:2018:558, σκέψεις 15 έως 18).

33 Πρβλ., επίσης, προτάσεις του γενικού εισαγγελέα M. Szpunar στην υπόθεση Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:325, σημείο 29), καθώς και προτάσεις της γενικής εισαγγελέα E. Sharpston στην υπόθεση Flight Refund (C-94/14, EU:C:2015:723, σημείο 52).

34 Βλ., επίσης, σημείο 29 των παρούσων προτάσεων.

35 Βλ. αποφάσεις της 10ης Ιουλίου 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, σκέψη 43), και της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 28).

36 Διευκρινίζω, λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων της διαφοράς της κύριας δίκης, ότι η Σύμβαση αυτή δεν περιέχει κανέναν όρο σχετικά με τη ματαίωση πτήσης (βλ., επίσης, προτάσεις της γενικής εισαγγελέως E. Sharpston στην υπόθεση Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:145, σημείο 58).

37 Ήτοι «του κύριου τόπου των δραστηριοτήτων» του συγκεκριμένου μεταφορέα ή «του τόπου που [ο μεταφορέας] έχει εγκατάσταση, μέσω των οποίων συνήφθη η σύμβαση».

*γ) Επί των πρακτικών συνεπειών της προτεινόμενης ερμηνείας*

50. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι, στο πλαίσιο αγωγής αποζημίωσης κατά αερομεταφορέα, όπως αυτή της κύριας δίκης, το επιληφθέν δικαστήριο πρέπει, κατά την άποψή μου, να εξετάσει τη δικαιοδοσία του, εφαρμόζοντας, αφενός, το άρθρο 4, παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 7, σημείο 1, του κανονισμού 1215/2012, όσον αφορά τα αιτήματα της αγωγής που βασίζονται στις διατάξεις του κανονισμού 261/2004, και, αφετέρου, το άρθρο 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, όσον αφορά τα αιτήματα της αγωγής που βασίζονται στο άρθρο της 19.

51. Σημειώνω ότι, στην περίπτωση που το Δικαστήριο υιοθετήσει την προτεινόμενη ερμηνεία, ο κίνδυνος διασποράς, μεταξύ των δικαστηρίων διαφόρων κρατών, της διεθνούς δικαιοδοσίας να αποφανθούν επί μιας τέτοιας αγωγής υβριδικής φύσεως θα είναι, κατά τη γνώμη μου, σχετικά περιορισμένος στην πράξη. Πράγματι, δύναται να διαπιστωθεί ότι υπάρχουν δύο κριτήρια δικαιοδοσίας που είναι κοινά στον κανονισμό 1215/2012 και στη Σύμβαση του Μόντρεαλ, δηλαδή, όχι μόνον ο τόπος της κατοικίας του εναγομένου, αλλά και ο τόπος του προορισμού της πτήσης<sup>38</sup>, κριτήρια μεταξύ των οποίων οι επιβάτες μπορούν να επιλέξουν ελεύθερα<sup>39</sup>, κατά την εναγωγή αερομεταφορέα, ώστε όλα τα αιτήματα της αγωγής τους να μπορούν να εξεταστούν από ένα και το αυτό δικαστήριο. Επιπλέον, οι κανόνες συνάφειας που ορίζονται στο άρθρο 30 του κανονισμού 1215/2012 θα μπορούσαν να εμποδίσουν την ύπαρξη πολλαπλών και μάλιστα συντρεχουσών δικαστικών διαδικασιών.

52. Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των εκτιμήσεων αυτών, κατ' εμέ στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι, όταν με αγωγή επιβατών αεροπορικών μεταφορών επιδιώκονται, αφενός, τα κατ' αποκοπήν και τυποποιημένα δικαιώματα που απορρέουν από τα άρθρα 5, 7, 9 και 12 του κανονισμού 261/2004 και, αφετέρου, η αποκατάσταση περαιτέρω ζημίας εμπίπτουσας στο πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, το επιληφθέν δικαστήριο κράτους μέλους πρέπει να εξετάσει τη δικαιοδοσία του, για την πρώτη πτυχή των εν λόγω απαιτήσεων, με γνώμονα τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού 1215/2012 και, για τη δεύτερη πτυχή, με γνώμονα το άρθρο 33 της Συμβάσεως αυτής.

***Γ. Επί του καθορισμού από το άρθρο 33, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ τόσο της διεθνούς δικαιοδοσίας όσο και της εσωτερικής κατά τόπον αρμοδιότητας (δεύτερο ερώτημα)***

*1. Επί του αντικειμένου του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος*

53. Το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα υποβλήθηκε στο Δικαστήριο για την περίπτωση ότι θα απαντήσει στο πρώτο ερώτημα ότι, όπως πρότεινα πιο πάνω, το άρθρο 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ έχει εφαρμογή για τον προσδιορισμό της δικαιοδοσίας υπό περιστάσεις όπως αυτές της κύριας δίκης, όταν πρόκειται για αιτήματα αγωγής που αφορούν την εξατομικευμένη αποκατάσταση ζημίας τα οποία καλύπτονται από την εν λόγω Σύμβαση, και όχι από τον κανονισμό 261/2004.

<sup>38</sup> Ως προς το τελευταίο, αναφερόμενη συναφώς στις προτάσεις της γενικής εισαγγελέα E. Sharpston στην υπόθεση Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:145, σημεία 47 επ.), η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η έννοια του «τόπου προορισμού», κατά το άρθρο 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, δεν θα πρέπει να ερμηνεύεται με υπερβολικά στενό τρόπο, οπότε σε περίπτωση πτήσης μετ' επιστροφής, όπως στη διαφορά της κύριας δίκης, ο προορισμός της πτήσης επιστροφής θα μπορούσε και αυτός να εμπίπτει στην έννοια αυτή. Παρά το γεγονός ότι μια τέτοια προσέγγιση μου φαίνεται ορθή, επισημαίνω ότι η ερμηνεία της εν λόγω έννοιας δεν είναι αναγκαία εν προκειμένω, δεδομένου ότι ούτως ή άλλως το αιτούν δικαστήριο είναι αδύνατον να έχει αρμοδιότητα βάσει αυτού του κριτηρίου, καθόσον ο αερολιμένας Fiumicino δεν βρίσκεται εντός της περιφέρειάς του.

<sup>39</sup> Σημειώνω ότι, αντιθέτως, ο τόπος αναχώρησης της συγκεκριμένης πτήσης, άλλο συνδετικό στοιχείο που επιτρέπεται από το άρθρο 7, σημείο 1, του κανονισμού 1215/2012, όπως έχει ερμηνευθεί από το Δικαστήριο, δεν προβλέπεται στο άρθρο 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.

54. Κατ' ουσίαν, το Δικαστήριο ερωτάται, με πρωτοφανή τρόπο, ως προς το ζήτημα αν, σε μια τέτοια περίπτωση, σκοπός του εν λόγω άρθρου 33, και ιδίως της παραγράφου του 1<sup>40</sup>, είναι η κατανομή της δικαιοδοσίας *ratione loci*, επί διασυνοριακής διαφοράς, μόνον σε διεθνές επίπεδο, δηλαδή μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών στην εν λόγω Σύμβαση, ή επίσης σε εσωτερικό επίπεδο, δηλαδή μεταξύ των δικαστηρίων καθενός από τα κράτη αυτά.

55. Το Tribunale ordinario di Roma (πρωτοδικείο Ρώμης) διατυπώνει αμφιβολίες ως προς την ερμηνεία του άρθρου 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ επηρεαζόμενο προφανώς από το Corte suprema di cassazione (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο, Ιταλία)<sup>41</sup>, κατά το οποίο η εν λόγω διάταξη περιορίζεται να καθορίζει το συμβαλλόμενο κράτος του οποίου η έννομη τάξη έχει διεθνή δικαιοδοσία σε διασυνοριακές διαφορές, χωρίς να επηρεάζει την εφαρμογή των εθνικών κανόνων που ισχύουν στο εν λόγω κράτος όσον αφορά τον προσδιορισμό του αρμόδιου δικαστηρίου στο εσωτερικό του.

56. Το εν λόγω δικαστήριο αναφέρει ότι, αν η ερμηνεία αυτή είναι ορθή, η εφαρμογή των ιταλικών δικονομικών κανόνων θα οδηγήσει στην παραδοχή ότι το ίδιο έχει διεθνή δικαιοδοσία να αποφανθεί επί της διαφοράς της κύριας δίκης<sup>42</sup>. Αντιθέτως, αν το εν λόγω άρθρο 33 ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι καθορίζει ευθέως το αρμόδιο δικαστήριο σε κάθε συμβαλλόμενο κράτος, με την επιφύλαξη της εφαρμογής του εθνικού δικονομικού δικαίου κατά τα λοιπά, αρμόδιο εν προκειμένω θα είναι το Tribunale di Civitavecchia (πρωτοδικείο Civitavecchia), στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται ο αερολιμένας αναχώρησης της πτήσης μετάβασης και άφιξης της πτήσης επιστροφής.

57. Η αντίθεση μεταξύ των δύο προαναφερθεισών προσεγγίσεων, η οποία υπάρχει στη νομολογία άλλων συμβαλλόμενων κρατών στη Σύμβαση του Μόντρεαλ<sup>43</sup>, προκύπτει επίσης από τις παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν στην υπό κρίση υπόθεση. Συγκεκριμένα, οι A. Guaitoli κ.λπ. και η Ιταλική Κυβέρνηση υποστηρίζουν ότι το άρθρο 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ ρυθμίζει μόνον την κατανομή της διεθνούς δικαιοδοσίας μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών<sup>44</sup>, ενώ η easyJet και η Επιτροπή θεωρούν ότι τα κριτήρια της εν λόγω διάταξης έχουν εφαρμογή επίσης για τον καθορισμό της εσωτερικής κατά τόπον αρμοδιότητας σε κάθε κράτος. Έχω και εγώ την τελευταία άποψη, για τους κατωτέρω λόγους, οι οποίοι ακολουθούν τους προαναφερθέντες κανόνες ερμηνείας<sup>45</sup>.

40 Ασφαλώς, τα τρία προδικαστικά ερωτήματα αφορούν το «άρθρο 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ» στο σύνολό του. Εντούτοις, νομίζω ότι παρέλκει εν προκειμένω η ερμηνεία των παραγράφων του 2 και 3, οι οποίες αφορούν μόνο τη «ζημία που απορρέει από θάνατο ή τραυματισμό επιβάτη», λαμβανομένου υπόψη τόσο του αντικειμένου της διαφοράς της κύριας δίκης, η οποία αφορά ζημίες που συνδέονται με τη ματαίωση και την καθυστέρηση πτήσεων, όσο και του σκεπτικού της αποφάσεως περί παραπομπής, η οποία αναφέρεται μόνον στο περιεχόμενο της παραγράφου 1 του εν λόγω άρθρου 33. Αντιθέτως, θα αναφερθώ εν συντομία στο περιεχόμενο της παραγράφου 4 του εν λόγω άρθρου, ως στοιχείο για τη συστηματική ερμηνεία της παραγράφου του 1 (σημεία 70 επ. των παρούσων προτάσεων).

41 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο παραπέμπει σε δύο αποφάσεις του εν λόγω δικαστηρίου, αναφερόμενες ως εξής: «απόφαση αριθ. 15028/05 και διάταξη αριθ. 11183/05».

42 Οι A. Guaitoli κ.λπ. προβάλλουν ότι η εφαρμογή του codice di procedura civile (ιταλικού κώδικα πολιτικής δικονομίας) και του codice del consumo (ιταλικού κώδικα καταναλωτών) θα οδηγήσει στην αποδοχή της εν προκειμένω αρμοδιότητας του Tribunale di Roma (πρωτοδικείου Ρώμης), ως τόπου γέννησης ή εκτέλεσης της επίμαχης υποχρέωσης και ως τόπου κατοικίας των ενδιαφερόμενων καταναλωτών αντιστοίχως.

43 Βλ. Dettling-Ott, R., «Article 33», σε Giemulla, E., και Schmid, R. (επιμ.), *Montreal Convention*, Kluwer, Κάτω Χώρες, 2010, σημεία 21 επ., καθώς και Dettling-Ott, R., «Artikel 33», σε Giemulla, E., και Schmid, R. (επιμ.), *Montrealer Übereinkommen*, Luchterhand, Γερμανία, 2016, σημεία 21 επ.

44 Η Ιταλική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι η ερμηνεία αυτή αντιστοιχεί με την κρατούσα νομολογία του Corte suprema di cassazione (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο), παραπέμποντας στη διάταξη αριθ. 8901 της 4ης Μαΐου 2016, κατά την οποία «[τ]ο άρθρο 33, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ [...], όπως προκύπτει από τον τίτλο του («δικαιοδοσία»), δεν αφορά την καθ' ύλην αρμοδιότητα επί διαφορών μεταξύ επιβάτη και αερομεταφορέα, αλλά διέπει [...] την κατανομή της δικαιοδοσίας μεταξύ των δικαστηρίων διαφόρων κρατών. Αυτό επιβεβαιώνεται από την παράγραφο 4 του άρθρου αυτού, η οποία προβλέπει ότι τα διαδικαστικά θέματα μεταξύ αερομεταφορέων και επιβατών «διέπονται από το δίκαιο του επιληφθέντος της υποθέσεως δικαστηρίου», συμπεριλαμβανομένου, κατά συνέπεια, του δικαίου σχετικά με την κατανομή της αρμοδιότητας μεταξύ των διαφόρων δικαστηρίων του ίδιου κράτους ανάλογα με την αξία του αντικειμένου της διαφοράς». Οι A. Guaitoli κ.λπ. επικαλούνται επίσης την εν λόγω απόφαση και άλλες, όπως: «Cass. S.U. 6630/1993, Cass. Ord.za 11183/2005, Cass. 15028/2005, Cass. S.U. 13689/2006, Cass. S.U. 22035/2014 και Cass. Ord.za 8901/2016».

45 Βλ. σημείο 29 των παρούσων προτάσεων.

## 2. Επί της γραμματικής ερμηνείας

58. Όσον αφορά το γράμμα του άρθρου 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, τονίζω ότι μόνον έξι από τις γλωσσικές αποδόσεις του κειμένου αυτού έχουν χαρακτηριστεί ως «αυθεντικές», μεταξύ των οποίων τρεις αποδόσεις που αντιστοιχούν σε επίσημες γλώσσες της Ένωσης, δηλαδή οι αποδόσεις στην αγγλική, στην ισπανική και στη γαλλική γλώσσα<sup>46</sup>. Επομένως, οι εκτιμήσεις που διατυπώθηκαν εν προκειμένω όσον αφορά ειδικά τη μετάφραση του εν λόγω άρθρου 33 στην ιταλική γλώσσα δεν μπορούν να είναι καθοριστικές.

59. Επιπλέον, υπενθυμίζω ότι οι έννοιες που περιέχονται στη Σύμβαση του Μόντρεαλ πρέπει να αποτελούν το αντικείμενο ομοιόμορφης και αυτοτελούς ερμηνείας, οπότε το Δικαστήριο πρέπει να λάβει υπόψη, κατά την ερμηνεία των εννοιών αυτών στο πλαίσιο προδικαστικής αποφάσεώς του, όχι το περιεχόμενο που μπορεί να έχει δοθεί σε αυτές στα εσωτερικά δίκαια των κρατών μελών της Ένωσης, αλλά τους ερμηνευτικούς κανόνες του γενικού διεθνούς δικαίου που διέπουν τη Σύμβαση αυτή<sup>47</sup>.

60. Εν προκειμένω, νομίζω ότι, σε αντίθεση με όσα υποστηρίζει η Ιταλική Κυβέρνηση και με αυτό που φαίνεται ότι έκρινε το Corte Suprema di Cassazione (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο)<sup>48</sup>, ο τίτλος του άρθρου 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, τουλάχιστον στην απόδοσή του στην αγγλική, στην ισπανική και στη γαλλική γλώσσα<sup>49</sup>, δεν δείχνει ότι οι συντάκτες της διάταξης αυτής σκοπούσαν να περιορίσουν το πεδίο εφαρμογής των περιεχομένων σε αυτήν κανόνων στην κατανομή της δικαιοδοσίας μόνο στο επίπεδο των συμβαλλόμενων κρατών. Όπως αντιθέτως, θεωρώ ότι, ειδικά, η έκφραση «Jurisdiction compétente» που χρησιμοποιήθηκε στην απόδοση στη γαλλική γλώσσα αναφέρεται μάλλον στη κατανομή της δικαιοδοσίας όχι σε ένα κράτος, αλλά σε ένα «jurisdiction» («δικαστήριο»), όρος που συνήθως χρησιμοποιείται στη γαλλική γλώσσα για να αναφέρει γενικά κάθε είδος οργάνου που ασκεί δικαιοδοτική εξουσία.

61. Η πεποίθησή μου ενισχύεται από τη διατύπωση της παραγράφου 1<sup>50</sup> του εν λόγω άρθρου 33, τουλάχιστον στην απόδοση στην αγγλική, στην ισπανική και στη γαλλική γλώσσα. Πράγματι, όπως το αιτούν δικαστήριο, η easyJet και η Επιτροπή, διαπιστώνω ότι η διάταξη αυτή παρέχει δικαιοδοσία σε συγκεκριμένο δικαστήριο ακολουθώντας διάφορα στάδια. Κατ' αρχάς, αυτή η παράγραφος 1 στοχεύει την «επικράτεια ενός των συμβαλλόμενων κρατών»<sup>51</sup>, και στη συνέχεια διευκρινίζει ποιο από τα δικαστήρια που εδρεύουν σε αυτή την επικράτεια μπορεί να κηρυχθεί αρμόδιο *ratione loci*, χρησιμοποιώντας μια έκφραση στον ενικό, το «δικαστήριο»<sup>52</sup>, και όχι στον πληθυντικό, δύο φορές<sup>53</sup>, προκειμένου να καθορίσει τα διάφορα συνδυαστικά στοιχεία στα οποία ο ενάγων μπορεί να στηρίξει την αγωγή του αποζημίωσης, κριτήρια έκαστο των οποίων ορίζει, άλλωστε, έναν συγκεκριμένο τόπο<sup>54</sup>.

46 Όσον αφορά τον συνυπολογισμό των έξι γλωσσικών αποδόσεων στις οποίες συντάχθηκε η Σύμβαση του Μόντρεαλ (δηλαδή στην αγγλική, στην αραβική, στην κινεζική, στη γαλλική, στη ρωσική και στην ισπανική γλώσσα), βλ. αποφάσεις της 6ης Μαΐου 2010, *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251, σκέψη 24), και της 17ης Φεβρουαρίου 2016, *Air Baltic Corporation* (C-429/14, EU:C:2016:88, σκέψεις 23 και 31 έως 34).

47 Πρβλ. απόφαση της 6ης Μαΐου 2010, *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251, σκέψεις 21 και 22).

48 Βλ. μνημονευθείσα στην υποσημείωση 44 των παρουσιών προτάσεων νομολογία.

49 Δηλαδή, αντιστοίχως, «Jurisdiction», «Jurisdicción» και «Jurisdiction compétente». Επισημαίνω ότι ο τίτλος που επελέγη για να αποδοθεί το άρθρο 33 στην ιταλική γλώσσα (μη αυθεντική γλωσσική απόδοση) είναι: «Competenza giurisdizionale».

50 Η ερμηνεία της παραγράφου 1 έχει ιδιαίτερη σημασία στην παρούσα υπόθεση, για τους λόγους που εκτίθενται στην υποσημείωση 40 των παρουσιών προτάσεων.

51 Ομοίως, στις αποδόσεις στην αγγλική γλώσσα: «the territory of one of the States Parties» και στην ισπανική γλώσσα: «el territorio de uno de los Estados Partes».

52 Ομοίως, στις αποδόσεις την αγγλική γλώσσα: «the court» και στην ισπανική γλώσσα: «el tribunal».

53 Σημειώνω ότι η διατύπωση αυτή συμπίπτει με εκείνη που περιέχεται στο άρθρο 28, παράγραφος 1, της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία υπεγράφη στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 (στο εξής: Σύμβαση της Βαρσοβίας), την οποία αντικατέστησε η Σύμβαση του Μόντρεαλ (βλ. πρώτο εδάφιο του προοιμίου και άρθρο 55 της τελευταίας).

54 Υπενθυμίζω ότι ο ενάγων έχει τη δυνατότητα να επιλέξει να ασκήσει την αγωγή «είτε ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου κατοικίας του μεταφορέα ή του κύριου τόπου των δραστηριοτήτων του ή του τόπου που έχει εγκατάσταση, μέσω των οποίων συνήφθη η σύμβαση, είτε ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου προορισμού».

62. Πάντως, η χρήση μιας τέτοιας ορολογίας δεν είναι ασήμαντη, όπως έχει τονιστεί σε παρόμοιο πλαίσιο, εκείνο της Συμβάσεως των Βρυξελλών<sup>55</sup>, η οποία περιέχει και αυτή κανόνες διεθνούς δικαιοδοσίας εφαρμοστέους στις αγωγές λόγω αστικής ευθύνης. Αυτή η διατύπωση παρέχει στον ενάγοντα τη δυνατότητα να προσφύγει απευθείας σε ένα από τα δικαστήρια που ορίζονται κατ' αυτόν τον τρόπο, χωρίς να χρειάζεται να λάβει υπόψη τους εσωτερικούς κανόνες δωσιδικίας που ισχύουν στο συγκεκριμένο κράτος, ακόμη και στην περίπτωση που η εφαρμογή τους δεν θα είχε παράσχει αρμοδιότητα σε αυτό το δικαστήριο<sup>56</sup>.

63. Εξάλλου, το Δικαστήριο έχει ερμηνεύσει διατάξεις του δικαίου της Ένωσης που διέπουν τη δικαιοδοσία οι οποίες έχουν διατυπωθεί κατά τρόπο ανάλογο με αυτόν τον οποίο αφορά το παρόν προδικαστικό ερώτημα, ήτοι μέσω ενός διατυπωμένου στον ενικό κριτηρίου συνδέσεως με ένα δικαστήριο, υπό την έννοια ότι αυτές «καθορίζουν τόσο τη διεθνή δικαιοδοσία όσο και την κατά τόπον αρμοδιότητα» και «επιδίδουν να ενοποιήσουν τους κανόνες των συγκρούσεων δικαιοδοσίας και, επομένως, να ορίσουν απευθείας το αρμόδιο δικαστήριο χωρίς προσφυγή σε εσωτερικούς κανόνες των κρατών μελών»<sup>57</sup>. Κατά τη γνώμη μου, τα ίδια ισχύουν εν προκειμένω<sup>58</sup>.

64. Τέλος, όπως το αιτούν δικαστήριο, η easyJet και η Επιτροπή, εκτιμώ ότι, αν το άρθρο 33, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ όντως προοριζόταν να καθορίσει μόνον τη διεθνή δικαιοδοσία των δικαστηρίων ενός συμβαλλόμενου κράτους στο σύνολό τους, αφήνοντας στο εν λόγω κράτος την ελευθερία να καθορίσει το κατά τόπον αρμόδιο δικαστήριο βάσει των εσωτερικών του κανόνων, όπως προβάλλουν οι Α. Guaitoli κ.λπ. και η Ιταλική Κυβέρνηση, οι συντάκτες της διάταξης αυτής θα είχαν αναμφισβήτητα επιλέξει άλλη διατύπωση πιο κατάλληλη για τον σκοπό αυτόν.

### 3. Επί της τελολογικής ερμηνείας

65. Με γνώμονα τους δεδηλωμένους σκοπούς της Συμβάσεως του Μόντρεαλ και τους προφανείς σκοπούς του άρθρου της 33, παράγραφος 1, θεωρώ ότι η ερμηνεία της διάταξης αυτής που προτείνω μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη των σκοπών αυτών περισσότερο από ό,τι η αντίθετη ερμηνεία.

66. Το Δικαστήριο έχει επανειλημμένως επισημάνει ότι από το προοίμιο της Συμβάσεως του Μόντρεαλ<sup>59</sup> προκύπτει ότι οι κύριοι στόχοι των συμβαλλόμενων κρατών δεν ήταν μόνο «να εξασφαλιστεί η προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές», αλλά και «η περαιτέρω εναρμόνιση και κωδικοποίηση ορισμένων κανόνων που διέπουν [αυτές τις μεταφορές, για την] επίτευξη θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων», ειδικά όσον αφορά τα συμφέροντα των αερομεταφορέων και τα συμφέροντα των επιβατών<sup>60</sup>.

55 Σύμβαση για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, η οποία συνήφθη στις Βρυξέλλες στις 27 Σεπτεμβρίου 1968 (ΕΕ 1982, L 388, σ. 7), την οποία διαδέχθηκαν οι κανονισμοί 44/2001 και 1215/2012.

56 Βλ. έκθεση Jenard σχετικά με τη Σύμβαση των Βρυξελλών (ΕΕ 1986, C 298, σ. 29), όσον αφορά τις «ειδικές βάσεις διεθνούς δικαιοδοσίας» που προβλέπονταν, μεταξύ άλλων, στο άρθρο της 5, σημείο 1, κατά το οποίο «[τ]ρόσωπο που έχει την κατοικία του στο έδαφος συμβαλλόμενου κράτους μπορεί να εναχθεί σε άλλο συμβαλλόμενο κράτος [...] ως προς διαφορές εκ συμβάσεως, ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου όπου εκπληρώθηκε ή οφείλει να εκπληρωθεί η παροχή», πράγμα που έρχεται σε αντίθεση με τον γενικό κανόνα διεθνούς δικαιοδοσίας που προβλεπόταν στο άρθρο της 2, το οποίο αφορά «τα δικαστήρια του κράτους [στο οποίο έχει την κατοικία του ο εναγόμενος]» (η υπογράμμιση δική μου). Το ίδιο ισχύει για τους κανονισμούς 44/2001 και 1215/2012.

57 Βλ., όσον αφορά το άρθρο 5, σημείο 1, του κανονισμού 44/2001 (το οποίο αντιστοιχεί στο άρθρο 5, σημείο 1, της Συμβάσεως των Βρυξελλών), απόφαση της 3ης Μαΐου 2007, Color Drack (C-386/05, ΕΥ:C:2007:262, σκέψη 30), και, όσον αφορά το άρθρο 3, στοιχείο β', του κανονισμού (ΕΚ) 4/2009 του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2008, για τη διεθνή δικαιοδοσία, το εφαρμοστέο δικαιο, την αναγνώριση και εκτέλεση αποφάσεων και τη συνεργασία σε θέματα υποχρεώσεων διατροφής (ΕΕ 2009, L 7, σ. 1), απόφαση της 18ης Δεκεμβρίου 2014, Sanders και Huber (C-400/13 και C-408/13, ΕΥ:C:2014:2461, σκέψη 30).

58 Όσον αφορά τον υπολειμματικό χώρο που αφήνει στους εσωτερικούς δικονομικούς κανόνες το άρθρο 33, παράγραφος 4, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, βλ. σημεία 70 επ. των παρούσων προτάσεων.

59 Συγκεκριμένα, λαμβανομένων υπόψη του τρίτου και του πέμπτου εδαφίου του εν λόγω προοιμίου.

60 Βλ. αποφάσεις της 6ης Μαΐου 2010, Walz (C-63/09, ΕΥ:C:2010:251, σκέψεις 30 επ.), της 22ας Νοεμβρίου 2012, Espada Sánchez κ.λπ. (C-410/11, ΕΥ:C:2012:747, σκέψεις 29 και 30), της 17ης Φεβρουαρίου 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, ΕΥ:C:2016:88, σκέψεις 38 και 48), και της 12ης Απριλίου 2018, Finnair (C-258/16, ΕΥ:C:2018:252, σκέψεις 34 και 43).

67. Εν προκειμένω, αν το άρθρο 33, παράγραφος 1, της εν λόγω Συμβάσεως ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι οι κανόνες που περιέχονται σε αυτό παρέχουν δικαιοδοσία μόνο σε ένα από τα συμβαλλόμενα κράτη και όχι απευθείας σε συγκεκριμένο δικαστήριο, κατ' εμέ αυτό δεν θα είναι σύμφωνο με την επιθυμία για ενισχυμένη ενοποίηση που εξέφρασαν οι συντάκτες αυτού του κειμένου<sup>61</sup>, πράγμα που προϋποθέτει την αποφυγή, στο μέτρο του δυνατού, της παραπομπής στις διάφορες εθνικές νομοθεσίες. Επιπλέον, φρονώ ότι μια τέτοια ερμηνεία δεν θα προστατεύσει επαρκώς τα συμφέροντα των καταναλωτών, διασφαλίζοντας παράλληλα μια δίκαιη ισορροπία με τα συμφέροντα των αερομεταφορέων.

68. Συναφώς, υπογραμμίζω ότι η θέσπιση κανόνων που ορίζουν άμεσα το κατά τόπον αρμόδιο δικαστήριο αποσκοπεί εν γένει, αφενός, στη διευκόλυνση της εφαρμογής των κανόνων αυτών τόσο από τις κρατικές αρχές όσο και από τους ενδιαφερόμενους ιδιώτες και, αφετέρου, στην εξασφάλιση επαρκούς εγγύτητας μεταξύ του εν λόγω δικαστηρίου και του αντικειμένου της διαφοράς που πρέπει να κριθεί<sup>62</sup>. Επιπλέον, θεωρώ ότι τέτοιοι κανόνες εξασφαλίζουν, προς το συμφέρον των εναγόντων και των εναγομένων, μεγαλύτερη προβλεψιμότητα και ασφάλεια δικαίου από ό,τι όταν όλα τα δικαστήρια ενός κράτους δύνανται να είναι αρμόδια, οπότε οι διάδικοι θα πρέπει να αναλύσουν τους εσωτερικούς κανόνες για να προσδιορίσουν ποιο από τα εν λόγω δικαστήρια είναι κατά τόπον αρμόδιο<sup>63</sup>. Πάντως, μου φαίνεται λογικό να θεωρηθεί ότι αυτές ήταν οι προθέσεις των συντακτών του εν λόγω άρθρου 33, παράγραφος 1, όταν επέλεξαν την προαναφερθείσα διατύπωση. Επομένως, η πρακτική αποτελεσματικότητα της διάταξης αυτής θα μπορούσε, κατά τη γνώμη μου, να αλλοιωθεί σε περίπτωση ερμηνείας αντίθετης προς αυτήν που υποστηρίζω.

#### 4. Επί της συστηματικής ερμηνείας

69. Ο τρόπος κατά τον οποίο συνιστώ να ερμηνευθεί το άρθρο 33, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ ουδόλως είναι, κατά την άποψή μου, αντίθετος με το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η διάταξη αυτή.

70. Συναφώς, επισημαίνω ότι η Ιταλική Κυβέρνηση επικαλείται την προαναφερθείσα νομολογία του Corte suprema di cassazione (Ανώτατου Ακυρωτικού Δικαστηρίου)<sup>64</sup>, κατά την οποία η παράγραφος 1 του εν λόγω άρθρου 33 ρυθμίζει μόνον την κατανομή της διεθνούς δικαιοδοσίας μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών στη Σύμβαση του Μόντρεαλ, ιδίως λόγω του περιεχομένου της παραγράφου 4 του ίδιου άρθρου, κατά την οποία «[τ]α διαδικαστικά θέματα διέπονται από το δίκαιο του επιληφθέντος της υποθέσεως δικαστηρίου»<sup>65</sup>. Η εν λόγω κυβέρνηση συνάγει από τη διάταξη αυτή ότι στα συμβαλλόμενα κράτη αφήνεται, στο πλαίσιο της δικονομικής αυτονομίας τους, η φροντίδα να ρυθμίσουν κάθε δικονομικό θέμα που ρητώς δεν ρυθμίζεται από τη Σύμβαση αυτή και, συνεπώς, πρέπει να εφαρμόζονται οι εσωτερικοί δικονομικοί κανόνες, προκειμένου να καθοριστεί ποιο εθνικό δικαστήριο είναι κατά τόπον αρμόδιο.

61 Δεδομένου ότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ σκοπό έχει να εναρμονίσει έναν μέγιστο αριθμό πτυχών, σχετικά τόσο με το ουσιαστικό δίκαιο όσο και με τη δικαιοδοσία, στον τομέα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της.

62 Πρβλ. έκθεση Jenard σχετικά με τη Σύμβαση των Βρυξελλών (σ. 50), όπ.π., υποσημείωση 56.

63 Βλ. κατ' αναλογίαν, όσον αφορά το άρθρο 5, σημείο 1, του κανονισμού 44/2001 και το άρθρο 7, σημείο 1, του κανονισμού 1215/2012, αποφάσεις της 3ης Μαΐου 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, σκέψεις 22 έως 30), της 9ης Ιουλίου 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, σκέψη 45), της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ. (C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψεις 70 έως 75), της 11ης Ιουλίου 2018, Zurich Insurance και Metso Minerals (C-88/17, EU:C:2018:558, σκέψεις 15 έως 24), και της 4ης Οκτωβρίου 2018, Feniks (C-337/17, EU:C:2018:805, σκέψη 44).

64 Βλ. υποσημείωση 44 των παρουσών προτάσεων.

65 Στις αποδόσεις της παραγράφου 4 στην αγγλική γλώσσα: «[q]uestions of procedure shall be governed by the law of the court seized of the case» και στην ισπανική γλώσσα: «[l]as cuestiones de procedimiento se regirán por la ley del tribunal que conoce el caso». Η διατύπωση που επελέγη για την απόδοση της διάταξης στην ιταλική γλώσσα (μη αυθεντική γλωσσική απόδοση) είναι: «[s]i applicano le norme procedurali del tribunale adito». Εξάλλου, το άρθρο 28, παράγραφος 2, της Συμβάσεως της Βαρσοβίας ήδη προέβλεπε: «Η διαδικασία διέπεται από το δίκαιο του επιληφθέντος δικαστηρίου».



71. Στο ίδιο πνεύμα, οι A. Guaitoli κ.λπ. υποστηρίζουν, κατ' ουσίαν, ότι, αν οι συντάκτες του άρθρου 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ είχαν τη βούληση να ρυθμίσουν την εσωτερική κατά τόπον αρμοδιότητα κάθε συμβαλλόμενου κράτους, θα έπρεπε να είχαν θεσπίσει διατάξεις που να διέπουν επίσης την αρμοδιότητα βάσει της αξίας του αντικειμένου της διαφοράς, αλλά δεν το έπραξαν.

72. Ωστόσο, τα επιχειρήματα αυτά πρέπει, κατ' εμέ, να απορριφθούν. Πράγματι, όπως το αιτούν δικαστήριο και η easyJet, εκτιμώ ότι η παράγραφος 1 του εν λόγω άρθρου 33, σε συνδυασμό με την παράγραφο του 4, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ρητώς έχει ως σκοπό να ρυθμίσει τη δικαιοδοσία *ratione loci* όχι μόνον στο επίπεδο των συμβαλλόμενων κρατών, αλλά επίσης στο επίπεδο των δικαστηρίων τους, με την επιφύλαξη της εφαρμογής των υφιστάμενων κανόνων δικαίου, στο κράτος όπου έχει την έδρα του το επιληφθέν δικαστήριο, όσον αφορά τα λοιπά δικονομικά ζητήματα.

73. Με άλλα λόγια, είμαι της γνώμης ότι η παραπομπή στο εθνικό δίκαιο στην οποία προβαίνει το άρθρο 33, παράγραφος 4, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ πρέπει να νοηθεί ως υπολειμματική, στο μέτρο που αφορά δικονομικούς κανόνες διαφορετικούς από τα ενοποιημένα συνδυαστικά στοιχεία που ρυθμίζουν τη δικαιοδοσία *ratione loci* και προβλέπονται σε αυτήν την παράγραφο 1. Ο σκοπός των άλλων παραπομπών στο δίκαιο του επιληφθέντος δικαστηρίου στις οποίες προβαίνουν τα άρθρα 35 και 45 της εν λόγω Συμβάσεως<sup>66</sup> ενισχύει την άποψή μου.

74. Βάσει της δικονομικής αυτονομίας που καταλείπεται κατ' αυτόν τον τρόπο στα συμβαλλόμενα κράτη στην εν λόγω Σύμβαση, αυτά παραμένουν ελεύθερα, κατ' εμέ, να καθορίζουν την έκταση της κατά τόπον και καθ' ύλην αρμοδιότητας των δικαστηρίων που εδρεύουν στην επικράτειά τους<sup>67</sup>. Διευκρινίζω ότι αυτή η αυτονομία θα πρέπει, ωστόσο, κατ' εμέ, να οριοθετείται από την ανάγκη να μην υπονομεύονται οι σκοποί της εν λόγω Συμβάσεως και να μην στερούνται οι διατάξεις της την πρακτική αποτελεσματικότητά τους λόγω των κανόνων που απορρέουν από τη *lex fori*<sup>68</sup>.

75. Επομένως, κατά τη γνώμη μου, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 33, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, επί αγωγών αποζημιώσεως που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως αυτής<sup>69</sup>, διέπει όχι μόνον την κατανομή της διεθνούς δικαιοδοσίας μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών στη Σύμβαση αυτή, αλλά και την κατανομή της κατά τόπον αρμοδιότητας μεταξύ των δικαστηρίων καθενός από τα κράτη αυτά.

#### ***Δ. Επί της εφαρμογής της Συμβάσεως του Μόντρεαλ αποκλειστικά ή από κοινού με τον κανονισμό 1215/2012 (τρίτο ερώτημα)***

76. Το τρίτο προδικαστικό ερώτημα τίθεται σε περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει, αντιθέτως προς όσα πρότευνα ανωτέρω, ότι το άρθρο 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, το οποίο έχει εφαρμογή όταν η αγωγή διέπεται από τις διατάξεις της, ρυθμίζει μόνον την κατανομή της διεθνούς δικαιοδοσίας μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών στην εν λόγω Σύμβαση.

<sup>66</sup> Αντιστοίχως, όσον αφορά τον υπολογισμό της προθεσμίας αγωγής και όσον αφορά τόσο τα αποτελέσματα της προσεπίκλησης όσο και τη διαδικασία που εφαρμόζεται σε αυτήν.

<sup>67</sup> Ωστε να μπορέσουν τα κράτη αυτά, για παράδειγμα, να συστήσουν ειδικευμένα δικαστήρια. Βλ., κατ' αναλογία, όσον αφορά τον κανονισμό (ΕΚ) 2201/2003 του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2003, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε γαμικές διαφορές και διαφορές γονικής μέριμνας ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1347/2000 (ΕΕ 2003, L 338, σ. 1), απόφαση της 9ης Ιανουαρίου 2015, RG (C-498/14 PPU, EU:C:2015:3, σκέψεις 41 και 51 έως 54).

<sup>68</sup> Βλ., κατ' αναλογίαν, όσον αφορά τη σχέση μεταξύ των δικονομικών κανόνων που ισχύουν στα κράτη μέλη της Ένωσης και των κανόνων διεθνούς δικαιοδοσίας που περιέχονται στον κανονισμό 44/2001 ή στον κανονισμό 1215/2012 ή ακόμη στον κανονισμό 4/2009, αποφάσεις της 15ης Μαρτίου 2012, G (C-292/10, EU:C:2012:142, σκέψεις 44 επ.), της 18ης Δεκεμβρίου 2014, Sanders και Huber (C-400/13 και C-408/13, EU:C:2014:2461, σκέψεις 30 έως 32), της 10ης Μαρτίου 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, σκέψεις 62 και 66), και της 31ης Μαΐου 2018, Nothartová (C-306/17, EU:C:2018:360, σκέψη 28).

<sup>69</sup> Αντιθέτως, για τους λόγους που εκτέθηκαν σε απάντηση του πρώτου ερωτήματος (σημεία 32 των παρούσων προτάσεων), η δικαιοδοσία πρέπει να καθορίζεται με εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού 1215/2012 όσον αφορά τα αιτήματα αγωγής με τα οποία ζητείται να τηρηθούν τα κατ' αποκοπήν και τυποποιημένα δικαιώματα που απορρέουν από τον κανονισμό 261/2004.

77. Το Tribunale ordinario di Roma (πρωτοδικείο Ρώμης) ερωτά κατ' ουσίαν αν, εν προκειμένω, το άρθρο 33 της Συμβάσεως πρέπει να εφαρμοστεί αποκλειστικά, ώστε να εμποδίσει την εφαρμογή του άρθρου 7 του κανονισμού 1215/2012, ή αν οι δύο διατάξεις πρέπει να εφαρμοστούν ταυτόχρονα, προκειμένου να καθορίσουν άμεσα τόσο τη διεθνή δικαιοδοσία συγκεκριμένου κράτους όσο και την κατά τόπον αρμοδιότητα ενός εκ των δικαστηρίων που εδρεύουν στο κράτος αυτό.

78. Το εν λόγω δικαστήριο αναφέρει ότι, σε περίπτωση αποκλειστικής εφαρμογής της Συμβάσεως του Μόντρεαλ και προσδιορισμού της εσωτερικής κατά τόπον αρμοδιότητας από την εθνική νομοθεσία, σύμφωνα με την ερμηνεία του Corte suprema di cassazione (Ανώτατου Ακυρωτικού Δικαστηρίου)<sup>70</sup>, θα είναι αρμόδιο να αποφανθεί επί της διαφοράς της κύριας δίκης. Αντιθέτως, σε περίπτωση από κοινού εφαρμογής της Συμβάσεως αυτής, για την κατανομή της διεθνούς δικαιοδοσίας μεταξύ κρατών, και του κανονισμού, συμπληρωματικά για τον καθορισμό της εσωτερικής κατά τόπον αρμοδιότητας, αρμόδιο θα είναι το Tribunale di Civitavecchia (πρωτοδικείο Civitavecchia).

79. Εντούτοις, λαμβανομένων υπόψη των απαντήσεων που προτείνω να δοθούν στα δύο πρώτα ερωτήματα ως προς τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να λειτουργεί η σχέση μεταξύ της Συμβάσεως του Μόντρεαλ και του κανονισμού 1215/2012, θεωρώ ότι παρέλκουν η απάντηση στο τρίτο ερώτημα, το οποίο πλέον είναι άνευ αντικειμένου, καθώς και η διατύπωση ευρύτερων παρατηρήσεων σχετικά με το ερώτημα αυτό.

## V. Πρόταση

80. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω εκτιμήσεων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα του Tribunale ordinario di Roma (πρωτοδικείου Ρώμης, Ιταλία) ως εξής:

- 1) Όταν με αγωγή επιβατών αεροπορικών μεταφορών επιδιώκονται, αφενός, τα κατ' αποκοπήν και τυποποιημένα δικαιώματα που απορρέουν από τα άρθρα 5, 7, 9 και 12 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91, και, αφετέρου, η αποκατάσταση περαιτέρω ζημίας emπίπτουσας στο πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνήφθη στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999 και εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001, το επιληφθέν δικαστήριο κράτους μέλους πρέπει να εξετάσει τη δικαιοδοσία του, για την πρώτη πτυχή των εν λόγω απαιτήσεων, με γνώμονα τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, και, για τη δεύτερη πτυχή, με γνώμονα το άρθρο 33 της Συμβάσεως αυτής.
- 2) Το άρθρο 33, παράγραφος 1, της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνήφθη στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, επί αγωγών αποζημιώσεως που emπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως αυτής, διέπει όχι μόνον την κατανομή της διεθνούς δικαιοδοσίας μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών στη Σύμβαση αυτή, αλλά και την κατανομή της κατά τόπον αρμοδιότητας μεταξύ των δικαστηρίων καθενός από τα κράτη αυτά.

i — Το όνομα στην υποσημείωση 67 αντικαταστάθηκε με αρχικά κατόπιν αιτήματος ανωνυμοποίησης.

70 Βλ. μνημονευθείσα στις υποσημειώσεις 41 και 44 των παρούσων προτάσεων νομολογία.