



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
prezentate la 20 iunie 2019¹

Cauza C-213/18

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

[cerere de decizie preliminară formulată de Tribunale ordinario di Roma (Tribunalul de Primă Instanță din Roma, Italia)]

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Articolele 5, 7, 9 și 12 – Acțiune prin care se solicită o compensație forfetară și repararea prejudiciilor individualizate suferite de pasageri în cazul anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor – Competență judiciară internațională și teritorială internă – Dispoziții aplicabile – Convenția de la Montreal – Articolul 33 – Regulamentul (UE) nr. 1215/2012 – Articolul 7 punctul 1 – Corelarea acestor dispoziții”

I. Introducere

1. Cererea de decizie preliminară formulată de Tribunale ordinario di Roma (Tribunalul de Primă Instanță din Roma, Italia) are ca obiect în principal interpretarea articolului 33 din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional² (denumită în continuare „Convenția de la Montreal”), dispoziție care stabilește instanța competentă în cazul unei acțiuni în răspundere introduse împotriva unui operator de transport aerian care intră în domeniul de aplicare al acestui instrument normativ.

2. În esență, instanța de trimitere solicită Curții să stabilească modul în care convenția menționată se corelează cu Regulamentul (UE) nr. 1215/2012³, care reglementează în special competența judiciară în domeniul acoperit de acesta din urmă⁴, atunci când o acțiune care vizează obținerea a diferite tipuri de compensații este introdusă de pasageri aeriени.

¹ Limba originală: franceza.

² JO 2001, L 194, p. 39, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 113. Această convenție, încheiată la Montreal la 28 mai 1999, a fost aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (JO 2001, L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112).

³ Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 12 decembrie 2012 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială (JO 2012, L 351, p. 1).

⁴ Precizăm că întrebările preliminare se referă la 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), dar în litigiul principal este aplicabil Regulamentul nr. 1215/2012 (a se vedea punctul 16 din prezentele concluzii).

3. Cererea respectivă a fost formulată în cadrul unui litigiu transfrontalier între o companie aeriană și mai mulți pasageri, cu privire la sumele pe care aceștia le solicită, atât cu titlu de compensații standardizate prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 261/2004⁵, cât și cu titlu de reparație individualizată a prejudiciilor care le-au fost cauzate prin anularea unui zbor dus, precum și prin întârzierea unui zbor întors, ambele operate de aceeași companie.

4. În primul rând, Curtea va trebui să stabilească dacă în astfel de împrejurări instanța competentă din punct de vedere teritorial se determină prin aplicarea articolului 33 din Convenția de la Montreal și/sau a articolului 7 punctul 1 din Regulamentul nr. 1215/2012. Pentru motivele și în condițiile care vor fi expuse mai jos, suntem în favoarea aplicării distributive a acestor două instrumente normative, în funcție de obiectul capetelor de cerere aflate în discuție.

5. În al doilea rând, în ipoteza în care articolul 33 din Convenția de la Montreal ar fi declarat aplicabil într-o asemenea situație, așa cum intenționăm să propunem, Curtea va trebui să se pronunțe asupra aspectului dacă este obligatoriu ca dispoziția respectivă să fie interpretată în sensul că impune repartizarea competenței judiciare doar la nivel internațional, între statele în cauză, sau și la nivel intern, între instanțele unui anumit stat. Vom opta pentru această din urmă interpretare.

6. În al treilea rând, dacă se va statua că articolul 33 din Convenția de la Montreal nu desemnează instanța competentă teritorial și la nivel intern, Curtea va fi atunci invitată să precizeze dacă este necesar să se aplice această dispoziție exclusiv sau împreună cu articolul 7 punctul 1 din Regulamentul nr. 1215/2012 pentru identificarea instanței respective. Având în vedere răspunsurile care, în opinia noastră, trebuie date la cele două întrebări preliminare precedente, considerăm că nu va fi necesară pronunțarea cu privire la a treia întrebare, care este adresată numai cu titlu subsidiar.

II. Cadrul juridic

A. *Convenția de la Montreal*

7. În ceea ce privește Uniunea Europeană, Convenția de la Montreal a intrat în vigoare la 28 iunie 2004.

8. Preambulul convenției precizează, la al treilea paragraf, că statele părți la această convenție „recunosc [...] importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației”. În plus, potrivit celui de al cincilea paragraf, „adoptarea unor măsuri colective de către state în vederea unei mai bune armonizări și a codificării anumitor norme care reglementează transportul aerian internațional este cel mai bun mijloc de realizare a unui echilibru echitabil al intereselor”.

9. Articolul 19, intitulat „Întârziere”, care este cuprins în capitolul III din convenția respectivă, intitulat „Răspunderea transportatorului și limitele compensării daunelor”, prevede că „[t]ransportatorul este răspunzător de prejudiciul rezultat dintr-o întârziere în transportul aerian de pasageri, de bagaje sau de mărfuri. Cu toate acestea, transportatorul nu este răspunzător de prejudiciul cauzat de o întârziere dacă dovedește că el, prepușii și mandatarii săi au luat toate măsurile care puteau să se impună în mod rezonabil pentru a evita prejudiciul sau că le-a fost imposibil să ia respectivele măsuri”.

⁵ Regulamentul 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 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).

10. Articolul 33, intitulat „Jurisdicție”, inclus în același capitol III, prevede la alineatele (1) și (4):

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

[...]

(4) Procedura este reglementată în conformitate cu legea aplicată de instanța sesizată asupra cazului.”

B. Dreptul Uniunii

1. Regulamentul nr. 261/2004

11. Articolul 1 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Obiectul”, prevede la alineatul 1 literele (b) și (c) că acest regulament „stabilește condițiile în care pasagerii își pot exercita drepturile minime [în special] atunci când [...] zborul este anulat [sau] zborul este întârziat”.

12. Articolul 5 din regulamentul respectiv, intitulat „Anularea zborului”, prevede la alineatele (1) și (2):

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasagerilor în cauză trebuie:

- (a) să li se ofere asistență de către operatorul de transport aerian în conformitate cu articolul 8;
- (b) să li se ofere asistență de către operatorul de transport aerian în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (a) și cu articolul 9 alineatul (2), precum și, în eventualitatea unei redirecționări, în cazul în care ora de plecare anticipată a unui nou zbor este de cel puțin o zi după plecarea programată pentru zborul anulat, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și litera (c);
- (c) să primească o compensație din partea operatorului de transport aerian, în conformitate cu articolul 7 [...].

(2) În cazul în care pasagerii sunt informați despre anulare, acestora li se oferă explicații privind posibilitățile de transport alternative.”

13. Articolul 7 din același regulament, intitulat „Dreptul la compensație”, prevede la alineatul 1 litera (a) că „pasagerii primesc o compensație în valoare de [...] 250 [de euro] pentru toate zborurile de 1 500 de kilometri sau mai puțin”, în condițiile prevăzute la acest articol.

14. Articolul 9 din regulamentul menționat, intitulat „Dreptul la deservire”, prevede la alineatele (1) și (2):

„(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii au dreptul de a li se oferi gratuit următoarele:

- (a) mese și băuturi răcoritoare, direct proporționale cu timpul de așteptare;
- (b) cazare hotelieră
 - în cazul în care este necesară o ședere de una sau mai multe nopți sau
 - în cazul în care este necesară o ședere suplimentară față de cea prevăzută de pasager;

(c) transportul dintre aeroport și locul cazării (hotel sau altele).

(2) În plus, pasagerii au dreptul la două apeluri telefonice gratuite sau de a trimite gratuit două mesaje prin telex, fax sau e-mail.”

15. Articolul 12 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Compensații suplimentare”, prevede la alineatul (1) că acest regulament „se aplică fără a se aduce atingere drepturilor pasagerilor la o compensație suplimentară. Compensația acordată în conformitate cu [acest] regulament poate fi scăzută din această compensație”.

2. Regulamentul nr. 1215/2012

16. Regulamentul nr. 1215/2012 este aplicabil *ratione temporis* în litigiul principal, în conformitate cu articolul 66 alineatul (1) din cuprinsul său, dat fiind că acțiunea cu care este sesizată instanța de trimitere a fost introdusă după data de 10 ianuarie 2015⁶.

17. Articolul 7 punctul 1 literele (a) și (b) din Regulamentul nr. 1215/2012, cuprins în secțiunea 2, intitulată „Competențe speciale”, din capitolul II, intitulat „Competența”, prevede că „[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 de executare a obligației în cauză;

(b) în sensul aplicării prezentei dispoziții și în absența vreunei convenții contrare, locul de executare a obligației în cauză este, [...] în cazul prestării de servicii, locul dintr-un stat membru unde, în temeiul contractului, au fost sau ar fi trebuit să fie prestate serviciile”.

18. Articolul 17 din acest regulament, inclus în secțiunea 4 din același capitol, intitulată „Competența în materia contractelor încheiate de consumatori”, prevede la alineatul (3) că respectiva secțiune „nu se aplică în cazul contractelor de transport, altele decât cele care, pentru un preț forfetar, oferă o combinație între călătorie și cazare”.

19. Articolul 67, din cadrul capitolului VII, intitulat „Relația cu alte instrumente”, din același regulament prevede că acest instrument normativ „nu aduce atingere aplicării dispozițiilor care reglementează competența, precum și recunoașterea și executarea hotărârilor în materii speciale, dispoziții cuprinse în actele Uniunii sau în legislațiile interne armonizate prin punerea în aplicare a acestor acte”.

20. Articolul 71, cuprins în același capitol VII din regulamentul menționat, prevede la alineatul (1) că instrumentul normativ în cauză „nu aduce atingere convențiilor la care statele membre sunt parte și care reglementează competența, recunoașterea sau executarea hotărârilor în materii speciale”.

III. Litigiul principal, întrebările preliminare și procedura în fața Curții

21. Domnii Adriano Guaitoli, Alessandro Celano Tomassoni și Mario Giuli și doamnele Concepción Casan Rodriguez, Antonia Cirilli, Lucia Cortini și Patrizia Padroni (denumiți în continuare „domnul Guaitoli și alții”) au cumpărat bilete de avion pentru zboruri dus-întors între Fiumicino (Italia) și Corfu (Grecia) efectuate de easyJet Airline Company Ltd. (denumită în continuare „easyJet”), un operator de transport aerian cu sediul în Luton (Regatul Unit).

⁶ A se vedea punctul 24 din prezentele concluzii.

22. În cazul zborului dus, programat pentru data de 4 august 2015 la ora 20.20, domnul Guaitoli și alții au suferit o întârziere tot mai mare, apoi anularea zborului, care a fost reprogramat pentru ziua următoare la ora 16.45. În perioada de așteptare ei nu au primit nici oferta de îmbarcare pentru un zbor al unei alte companii, nici posibilitatea să consume o masă sau o gustare, nici o altă asistență și nicio formă de rambursare sau de compensație, în pofida solicitării oficiale adresate companiei easyJet.

23. În cazul zborului întors, programat pentru data de 14 august 2015 la ora 23.25, ei au suferit de asemenea o întârziere prelungită, a cărei durată nu a fost precizată în decizia de trimitere.

24. La data de 28 iunie 2016, domnul Guaitoli și alții au sesizat Tribunale ordinario di Roma (Tribunalul de Primă Instanță din Roma), în a cărei circumscripție teritorială au reședința, cu o acțiune solicitând, în temeiul articolelor 5, 7, 9 și 12 din Regulamentul nr. 261/2004, obligarea companiei easyJet, având în vedere prejudiciile cauzate de anularea zborului dus și de întârzierea zborului întors, la plata unei compensații forfetare, la rambursarea cheltuielilor suportate de aceștia în mod nejustificat, precum și la despăgubiri suplimentare atât de ordin material, cât și moral⁷.

25. În apărare, easyJet a ridicat, cu titlu preliminar, două excepții de necompetență. Prima dintre acestea, referitoare la valoarea obiectului litigiului, a fost respinsă de Tribunale ordinario di Roma (Tribunalul de Primă Instanță din Roma). În cazul celei de a doua, legată de competența teritorială, instanța menționată a considerat că trebuie să se stabilească normele aplicabile în special prin coroborarea articolului 33 din Convenția de la Montreal cu articolul 5 din Regulamentul nr. 44/2001 (devenit articolul 7 din Regulamentul nr. 1215/2012), precum și locul lăsat eventual normelor naționale de competență, precizând că domiciliul reclamantilor din litigiul principal se află în circumscripția sa teritorială, în timp ce aeroportul Fiumicino este situat în circumscripția teritorială a Tribunale di Civitavecchia (Tribunalul din Civitavecchia, Italia).

26. În acest context, prin decizia din 26 februarie 2018, primită de Curte la 26 martie 2018, Tribunale ordinario di Roma (Tribunalul de Primă Instanță din Roma) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) În cazul în care o parte, întrucât a suferit întârzierea sau anularea unui zbor, solicită împreună, pe lângă compensațiile forfetare și uniformizate prevăzute la articolele 5, 7 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004, și despăgubiri în temeiul articolului 12 din același regulament, trebuie să se aplice articolul 33 din Convenția de la Montreal sau «competența judiciară» (atât internațională, cât și internă) este, indiferent de situație, reglementată de articolul 5 din Regulamentul nr. 44/2001?
- 2) În prima ipoteză menționată la prima întrebare, articolul 33 din Convenția de la Montreal trebuie interpretat în sensul că reglementează doar repartizarea jurisdicției între state sau în sensul că reglementează și competența teritorială internă a unui stat?
- 3) În prima ipoteză menționată la a doua întrebare, aplicarea articolului 33 din Convenția de la Montreal este «exclusivă» și împiedică aplicarea articolului 5 din Regulamentul nr. 44/2001 sau cele două dispoziții pot fi aplicate împreună pentru a determina în mod direct atât jurisdicția statului, cât și competența teritorială internă a instanțelor acestuia?”

⁷ Mai precis, potrivit acestei instanțe, domnul Guaitoli și alții solicită obligarea companiei easyJet, în conformitate cu „articolele 5, 7, 9 și 12 din Regulamentul [nr. 261/2004, să le plătească, pe de o parte,] *compensațiile pecuniare, cheltuielile și despăgubirile suplimentare* care decurg din *anularea zborului [dus]* (cuantificate pentru fiecare dintre aceștia la suma de 815 euro), precum și[, pe de altă parte,] *compensațiile pecuniare* datorate care decurg din *întârzierea zborului [întors]* (în cuantum de 250 de euro pentru fiecare reclamant) și, în consecință, [...] suma totală de 7 455 de euro (care corespunde sumei de 1 065 de euro pentru fiecare reclamant), precum și la repararea *prejudiciului moral* care trebuie stabilit în temeiul echității”. Părțile interesate „includ, printre elementele *prejudiciului* a cărui plată o solicită (*pe lângă compensațiile forfetare*) din cauza *anulării zborului dus*, rambursarea *cheltuielilor* suportate pentru transferurile la și de la aeroport, pentru mese și pentru cazarea de care nu au beneficiat și a *costului zilnic* al croazierei rezervate cu plecare din Corfu pentru o zi plătită, însă pierdută, precum și plata sumei de 200 de euro pentru fiecare cu titlu de *despăgubire* pentru ziua de vacanță pierdută și *prejudiciul moral* care trebuie cuantificat în temeiul echității” (sublinierea noastră).

27. Domnul Guaitoli și alții, easyJet, guvernul italian, precum și Comisia Europeană au depus observații scrise la Curte. Nu a avut loc o ședință de audiere a pledoariilor.

IV. Analiză

A. Observații introductive

28. Înainte de a examina pe fond cele trei întrebări adresate de instanța de trimitere, astfel cum sunt prezentate mai sus⁸, considerăm utilă menționarea unor considerații întemeiate pe jurisprudența Curții care privesc întrebările respective în ansamblul lor.

29. Mai întâi, în ceea ce privește interpretarea Convenției de la Montreal, amintim că dispozițiile acesteia sunt parte integrantă din ordinea juridică a Uniunii⁹, astfel încât Curtea este competentă să statueze asupra interpretării sale, cu respectarea normelor din dreptul internațional obligatorii pentru Uniune, în special a articolului 31 din Convenția de la Viena¹⁰, potrivit căruia un tratat trebuie să fie interpretat cu bună-credință potrivit sensului obișnuit ce urmează a fi atribuit termenilor tratatului în contextul lor și în lumina obiectului și a scopului său¹¹. În plus, având în vedere obiectul Convenției de la Montreal, care este acela de a unifica normele referitoare la transportul aerian internațional, Curtea a statuat deja că termenii utilizați în convenția menționată fără a fi definiți de aceasta „trebuie interpretați într-un mod uniform și autonom, în pofida sensurilor diferite date acestor noțiuni în dreptul intern al fiecăruia dintre statele părți la această convenție”¹².

30. În continuare, subliniem că, deși instanța de trimitere a avut în vedere în mod oficial articolul 5 din Regulamentul nr. 44/2001 în întreaga sa decizie și în special în prima și în a treia întrebare preliminară, este necesar să se facă referire la dispozițiile cu un conținut echivalent de la articolul 7 din Regulamentul nr. 1215/2012¹³, care este aplicabil *ratione temporis* în speță¹⁴. În această privință subliniem că, potrivit unei jurisprudențe constante, în vederea furnizării unui răspuns util pentru instanțele naționale, poate fi necesară luarea în considerare de către Curte a unor norme din dreptul Uniunii la care ele nu s-au referit în enunțul întrebărilor lor preliminare¹⁵.

31. După prezentarea acestor observații generale, trebuie în acest moment analizate succesiv fiecare dintre întrebările adresate în prezenta cauză.

8 A se vedea punctul 1 și următoarele din prezentele concluzii.

9 De la data intrării în vigoare menționată la punctul 7 din prezentele concluzii.

10 Convenția privind dreptul tratatelor, încheiată la Viena la 23 mai 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, p. 331).

11 A se vedea în special Hotărârea din 22 noiembrie 2012, Espada Sánchez și alții (C-410/11, EU:C:2012:747, punctele 20-22), Hotărârea din 17 februarie 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punctele 23 și 24), precum și Hotărârea din 12 aprilie 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punctele 19-22).

12 A se vedea în acest sens Hotărârea din 6 mai 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punctele 21 și 22). A se vedea de asemenea, prin analogie în ceea ce privește noțiunile utilizate în Regulamentul nr. 44/2001, Hotărârea din 16 mai 2013, Melzer (C-228/11, EU:C:2013:305, punctul 34 și urm.), precum și Hotărârea din 7 martie 2018, flightright și alții (C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2018:160, punctele 56 și 58). Vom reveni asupra implicațiilor acestei jurisprudențe în speță la punctul 58 și următoarele din prezentele concluzii.

13 Referitor la similitudinea existentă între modul de redactare a acestor două articole, îndeosebi în cazul punctului 1 al acestora, și în legătură cu faptul că interpretarea furnizată de Curte în privința dispozițiilor Regulamentului nr. 44/2001 este valabilă și pentru dispozițiile echivalente din Regulamentul nr. 1215/2012, a se vedea în special Hotărârea din 15 iunie 2017, Kareda (C-249/16, EU:C:2017:472, punctele 8 și 27), Hotărârea din 7 martie 2018, flightright și alții (C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2018:160, punctele 13, 57, 61, 70 și 78), precum și Hotărârea din 15 noiembrie 2018, Kuhn (C-308/17, EU:C:2018:911, punctul 31).

14 A se vedea și punctul 16 din prezentele concluzii.

15 A se vedea în special Hotărârea din 22 octombrie 2015, Impresa Edilux și SICEF (C-425/14, EU:C:2015:721, punctul 20), precum și Hotărârea din 19 decembrie 2018, AREX CZ (C-414/17, EU:C:2018:1027, punctele 34 și 35).

B. Cu privire la corelația dintre Convenția de la Montreal și Regulamentul nr. 1215/2012 în cazul unei acțiuni în despăgubire prevăzute atât de această convenție, cât și de Regulamentul nr. 261/2004 (prima întrebare)

1. Cu privire la obiectul primei întrebări preliminare

32. În esență, prima întrebare preliminară invită Curtea să statueze dacă, în cazul în care un pasager care a suferit o întârziere sau anularea unui zbor internațional solicită în instanță nu doar compensația forfetară și rambursarea cheltuielilor prevăzute la articolele 5, 7 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004, ci și despăgubiri suplimentare în sensul articolului 12 din același regulament¹⁶, este necesar ca instanța competentă *ratione loci* să fie identificată prin aplicarea articolului 33 din Convenția de la Montreal și/sau a articolului 7 din Regulamentul nr. 1215/2012.

33. Propunând un răspuns comun la cele trei întrebări preliminare, domnul Guaitoli și alții afirmă că atât articolul 33 din Convenția de la Montreal, cât și articolul 7 din Regulamentul nr. 1215/2012 impun numai criteriile de legătură care permit determinarea statului membru în care trebuie soluționat litigiul, iar nu instanța competentă din punct de vedere teritorial¹⁷. În schimb, easyJet susține că se impune luarea în considerare a articolului 33 din această convenție de fiecare dată când un pasager solicită, în temeiul acesteia, repararea prejudiciului cauzat de întârzierea unui zbor. În opinia guvernului italian, competența instanței sesizate trebuie apreciată aplicând, pe de o parte, Regulamentul nr. 1215/2012 în cazul cererii de compensații întemeiate pe Regulamentul nr. 261/2004 și, pe de altă parte, Convenția de la Montreal în cazul cererii de reparare a prejudiciilor care decurg din nerespectarea contractului de transport în cauză. De asemenea, potrivit Comisiei, competența judiciară trebuie să fie reglementată, pe de o parte, de articolul 7 punctul 1 litera (b) din Regulamentul nr. 1215/2012 pentru partea din acțiune care urmărește obținerea compensațiilor întemeiate pe Regulamentul nr. 261/2004 și, pe de altă parte, de articolul 33 din Convenția de la Montreal pentru partea din acțiune care urmărește, în plus, obținerea unor compensații suplimentare pentru prejudiciile generate de o întârziere și care intră în domeniul de aplicare al convenției.

34. Suntem de acord cu aceste din urmă puncte de vedere. Înainte de a expune modul în care apreciem că ar trebui să se realizeze într-o procedură precum cea principală aplicarea distributivă a normelor de competență prevăzute de Regulamentul nr. 1215/2012 și, respectiv, de articolul 33 din Convenția de la Montreal, considerăm indispensabilă identificarea modului în care se corelează normele de drept material referitoare la răspunderea transportatorilor aerieni care figurează în Regulamentul nr. 261/2004 și, respectiv, în convenția menționată. Astfel, din coroborarea regimurilor de răspundere prevăzute de ultimele două instrumente decurge, în opinia noastră, necesitatea aplicării în paralel a normelor de competență instituite de Regulamentul nr. 1215/2012 și a celor instituite de articolul 33 din convenția în cauză.

2. Cu privire la cele două regimuri juridice de răspundere a operatorului de transport aerian aplicabile într-un litigiu precum cel principal

35. După cum au arătat majoritatea persoanelor interesate care au depus observații în prezenta cauză, din jurisprudența constantă a Curții reiese că există două regimuri de răspundere a operatorului de transport aerian față de pasageri, primul întemeiat pe Regulamentul nr. 261/2004, iar al doilea întemeiat pe Convenția de la Montreal, ambele fiind aplicabile în litigiul principal.

¹⁶ A se vedea, cu privire la conținutul exact al diferitor capete de cerere cu care a fost sesizată instanța de trimitere, nota de subsol 7 din prezentele concluzii.

¹⁷ Considerăm că această argumentare este relevantă mai mult pentru a doua întrebare preliminară, care va fi examinată la punctul 53 și următoarele din prezentele concluzii, decât pentru prima întrebare.

36. Amintim că în mod repetat Curtea a statuat că drepturile întemeiate pe dispozițiile Regulamentului nr. 261/2004 și, respectiv, pe cele ale Convenției de la Montreal intră sub incidența unor „cadre de reglementare” diferite. Ea a subliniat că Regulamentul nr. 261/2004 instituie un regim de reparare standardizată și imediată¹⁸ a prejudiciilor pe care le constituie neplăcerile cauzate de întârzierile și de anulările zborurilor, care are întâietate față de mecanismul prevăzut de Convenția de la Montreal și, prin urmare, este autonom în raport cu regimul care rezultă din aceasta¹⁹.

37. Spre deosebire de dispozițiile Regulamentului nr. 261/2004, articolul 19 și următoarele din Convenția de la Montreal reglementează condițiile în care, în cazul întârzierii unui zbor, pasagerii în cauză pot introduce acțiuni pentru a obține repararea prejudiciilor individuale, sub formă de daune interese, ceea ce necesită aprecierea de la caz la caz a amplitudinii prejudiciilor cauzate și, în consecință, poate să implice doar o compensare *a posteriori* și individualizată²⁰.

38. Articolul 1 din Regulamentul nr. 261/2004 subliniază caracterul minimal al drepturilor pe care le instituie în beneficiul pasagerilor aerieni. În plus, articolul 12 din cuprinsul său prevede, pe de o parte, că regulamentul respectiv se aplică fără a se aduce atingere drepturilor lor la o compensație suplimentară în temeiul altor instrumente normative²¹ și, pe de altă parte, că o compensație acordată în conformitate cu regulamentul menționat poate fi scăzută dintr-o astfel de compensație²². Prin urmare, o instanță națională poate obliga operatorul de transport aerian să compenseze pasagerii pentru întregul prejudiciu pe care l-au suferit din cauza nerespectării de către acesta a obligațiilor sale contractuale, pe baza unui temei juridic distinct de Regulamentul nr. 261/2004, printre altele prin aplicarea Convenției de la Montreal sau a normelor din dreptul național²³. Curtea a precizat că, precum în cazul dispozițiilor capitolului III din convenția în cauză, prejudiciul pentru care se poate obține o compensație „suplimentară” în temeiul articolului 12 din regulament poate consta atât într-un prejudiciu de natură materială, ci și într-un prejudiciu de natură morală²⁴.

39. Mai concret, în speță este cert că dreptul la o compensație forfetară și uniformizată a pasagerului ca urmare a anulării sau a întârzierii prelungite a unui zbor, întemeiat pe articolele 5-7 din Regulamentul nr. 261/2004²⁵, constituie un drept independent de repararea individualizată a prejudiciului cauzat de întârzierea unui zbor care poate fi solicitată în conformitate cu articolul 19 din Convenția de la Montreal²⁶.

18 Altfel spus, fără ca pasagerii să fie nevoiți să suporte inconvenientele inerente introducerii unei acțiuni în despăgubire în fața unei instanțe naționale.

19 A se vedea în special Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punctul 27), Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții (C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctele 46, 49-55, 57 și 74), Hotărârea din 22 noiembrie 2012, Cuadrench Moré (C-139/11, EU:C:2012:741, punctul 32), precum și Hotărârea din 10 martie 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, punctul 46).

20 A se vedea în special Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 42 și urm.), Hotărârea din 10 iulie 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punctul 42), precum și Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 32). A se vedea cu privire la acest aspect Grigorieff, C.-I., „Le régime d’indemnisation de la convention de Montréal”, *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, nr. 4, p. 670 și următoarele.

21 Subliniem că articolul 12 din Regulamentul nr. 261/2004 nu urmărește să constituie în sine un temei juridic care să permită obținerea unei despăgubiri, ci să clarifice corelația dintre compensațiile datorate în temeiul acestui regulament și cele care pot fi solicitate pe un alt temei.

22 Rezultă de aici că pasagerii pot beneficia atât de compensația standardizată prevăzută de dispozițiile Regulamentului nr. 261/2004, cât și de repararea prejudiciului lor real în temeiul altor dispoziții, fără a fi permisă totuși o supracompensare.

23 A se vedea Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 47), precum și Hotărârea din 13 octombrie 2011, Sousa Rodríguez și alții (C-83/10, EU:C:2011:652, punctele 37 și 38).

24 A se vedea Hotărârea din 6 mai 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punctele 29 și 39), precum și Hotărârea din 13 octombrie 2011, Sousa Rodríguez și alții (C-83/10, EU:C:2011:652, punctul 41).

25 Observăm că din decizia de trimitere reiese că reclamantii din cauza principală au suferit o întârziere prelungită în cazul zborului de retur, dar nu s-au prevalat în mod expres de articolul 6 din Regulamentul nr. 261/2004, care prevede dreptul la deservire de către operatorul de transport aerian într-o asemenea situație. În plus, Curtea a interpretat articolele 5, 6 și 7 din același regulament „în sensul că pasagerii zborurilor întârziate pot fi asimilați pasagerilor zborurilor anulate [și] pot astfel invoca dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 din acest regulament atunci când suportă, ca urmare a întârzierii unui zbor, o pierdere de timp egală sau mai mare de trei ore” (Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 69, precum și Hotărârea din 26 februarie 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punctul 32).

26 A se vedea în special Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punctul 27), Hotărârea din 22 noiembrie 2012, Cuadrench Moré (C-139/11, EU:C:2012:741, punctul 28), precum și Hotărârea din 10 martie 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, punctul 45).

40. În plus, Curtea a statuat că, atunci când un operator de transport aerian nu își îndeplinește obligațiile de suportare a cheltuielilor care îi revin în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (b) și al articolului 9 din Regulamentul nr. 261/2004, pasagerii pot solicita o compensație întemeiată pe aceste dispoziții, fără ca o asemenea cerere de respectare prin echivalență a obligațiilor menționate să poată fi interpretată în sensul că vizează obținerea de daune interese destinate să compenseze, cu titlu de reparație individualizată, un prejudiciu generat de anularea zborului respectiv în condițiile prevăzute de Convenția de la Montreal. Astfel, nu se poate considera că pretențiile pasagerilor aeriени întemeiate pe drepturile care le sunt conferite de regulamentul în cauză au ca obiect o „compensație suplimentară” în sensul articolului 12 din cuprinsul său²⁷.

41. După această prezentare necesară a principalelor concluzii ale jurisprudenței referitoare la corelația dintre normele materiale prevăzute în Regulamentul nr. 261/2004 și, respectiv, în Convenția de la Montreal, se impune în acest moment abordarea problemei privind normele care trebuie aplicate în vederea identificării instanței competente pentru a soluționa diferitele capete de cerere formulate în procedura principală, care prezintă particularitatea că țin atât de Regulamentul nr. 261/2004, cât și de Convenția de la Montreal.

3. Cu privire la normele de competență aplicabile în funcție de temeiul diferitor capete de cerere formulate în contextul răspunderii operatorului de transport aerian

42. Pentru motivele care urmează, considerăm că în cazul unei acțiuni în despăgubire de natură mixtă precum cea din cauza principală instanța competentă trebuie stabilită, pe de o parte, în temeiul dispozițiilor relevante din Regulamentul nr. 1215/2012 pentru capetele de cerere intră sub incidența Regulamentului nr. 261/2004 și, pe de altă parte, în temeiul articolului 33 din Convenția de la Montreal pentru capetele de cerere vizate de această convenție. Vom aborda de asemenea consecințele practice ale interpretării astfel propuse.

a) Cu privire la normele de competență aplicabile capetelor de cerere care intră sub incidența Regulamentului nr. 261/2004

43. Curtea a afirmat deja că „drepturile întemeiate pe dispozițiile Regulamentului nr. 261/2004 și, respectiv, pe prevederile Convenției de la Montreal intră sub incidența unor cadre normative diferite [și, în consecință,] normele de competență internațională prevăzute de această convenție nu sunt aplicabile cererilor formulate *numai în temeiul Regulamentului nr. 261/2004*, acestea din urmă trebuind să fie examinate în lumina Regulamentului nr. 44/2001”²⁸. Formularea subliniată de noi ar putea lăsa să se înțeleagă, după cum a arătat instanța de trimitere, că poate această analiză este valabilă doar pentru acțiunile întemeiate exclusiv pe dispozițiile Regulamentului nr. 261/2004.

44. Totuși, considerațiile reținute în jurisprudența menționată sunt, în opinia noastră, relevante *mutatis mutandis* în cazul unui litigiu precum cel principal, în care pretențiile reclamantilor se întemeiază *în același timp* parțial pe dispozițiile Regulamentului nr. 261/2004 și parțial pe alte norme de drept. Astfel, existența unor cadre de reglementare diferite implică de asemenea în această situație că drepturilor care decurg din Regulamentul nr. 261/2004 și din Convenția de la Montreal le sunt aplicabile norme de competență internațională diferite²⁹.

27 A se vedea Hotărârea din 13 octombrie 2011, Sousa Rodríguez și alții (C-83/10, EU:C:2011:652, punctele 38, 42-44 și 46), precum și Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punctele 19-24).

28 A se vedea Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punctele 27 și 28), precum și Hotărârea din 10 martie 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, punctele 43 și 46).

29 Referitor la aplicarea unor norme de competență diferite în funcție de norma materială de care se prevalează reclamantul, în ceea ce privește o acțiune în răspundere în „materie contractuală” și/sau în „materie delictuală”, în sensul articolului 5 din Regulamentul nr. 44/2001, a se vedea Concluziile noastre prezentate în cauza Bosworth și Hurley (C-603/17, EU:C:2019:65, punctele 70-90).

45. În opinia noastră, rezultă de aici că de fapt competența internațională a unei instanțe a unui stat membru de a statua asupra primei părți a pretențiilor respective depinde de dispozițiile corespunzătoare ale Regulamentului nr. 44/2001 sau mai degrabă ale Regulamentului nr. 1215/2012, care este aplicabil *ratione temporis* în speță, iar nu de cele ale articolului 33 din convenția în cauză. Cu alte cuvinte, considerăm că, pentru capetele de cerere prin care se urmărește obținerea unei compensații forfetare și rambursarea cheltuielilor care au ca temei juridic dispozițiile Regulamentului nr. 261/2004, instanța sesizată trebuie să aprecieze propria competență din perspectiva Regulamentului nr. 1215/2012, mai concret, în litigiul principal, din perspectiva articolelor 4 și 7 din acesta din urmă³⁰.

46. Amintim că, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1215/2012, un pârât domiciliat pe teritoriul unui stat membru poate fi acționat în justiție în fața instanțelor respectivului stat membru. Totuși, articolul 7 punctul 1 din acest regulament prevede o normă de competență specială în materie contractuală, care permite reclamantului să opteze pentru un alt element de legătură, și anume locul de executare a obligației pe care se întemeiază cererea, considerat a fi, potrivit acestui punct 1 litera (b), locul unde a fost sau ar fi trebuit să fie prestat serviciul în cauză. După cum a arătat instanța de trimitere în prima întrebare preliminară, Curtea a statuat că norma menționată determină instanța competentă atât la nivel internațional, cât și la nivel intern³¹. În ceea ce privește în special serviciile de transport aerian internațional, ea a interpretat dispoziția menționată în sensul că reclamantul poate alege între instanța din circumscripția de la locul de plecare și cea de la locul de sosire a avionului, astfel cum sunt convenite aceste locuri în contractul respectiv³².

b) Cu privire la normele de competență aplicabile capetelor de cerere care intră în domeniul de aplicare al Convenției de la Montreal

47. Considerăm, la fel ca easyJet, guvernul italian și Comisia, că, în ceea ce privește acțiunile întemeiate pe Convenția de la Montreal sau mai precis în speță capetele de cerere care intră în domeniul de aplicare al convenției în cauză, normele de competență aplicabile sunt cele prevăzute la articolul 33 din aceasta³³.

48. Astfel, aplicarea articolului 33 din Convenția de la Montreal este posibilă având în vedere dispozițiile Regulamentului nr. 1215/2012 care guvernează relațiile cu celelalte instrumente normative care reglementează competența judiciară pe teritoriul Uniunii, și anume articolul 67 și articolul 71 alineatul (1) din regulamentul menționat. Acestea din urmă permit aplicarea unor norme de competență judiciară care privesc anumite domenii concrete, printre care se numără fără îndoială transportul aerian, care sunt cuprinse în actele Uniunii sau în convențiile la care statele membre sunt părți. Or, Convenția de la Montreal face parte integrantă din ordinea juridică a Uniunii³⁴ și, în domeniile acoperite de propria sferă de aplicare, beneficiază chiar de supremație față de actele de drept derivat ale Uniunii, precum Regulamentul nr. 261/2004³⁵.

30 Precizăm că, în conformitate cu articolul 17 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1215/2012, normele speciale de competență pe care acesta le prevede în favoarea consumatorilor, ce permit în special acționarea în justiție a comerciantului „înaintea instanțelor din locul unde consumatorul își are domiciliul”, nu sunt aplicabile atunci când serviciul achiziționat constă, precum în litigiul principal, într-un zbor care nu implică o combinație între călătorie și cazare pentru un preț forfetar (a se vedea și Hotărârea din 11 aprilie 2019, Ryanair, C-464/18, EU:C:2019:311, punctul 28).

31 A se vedea Hotărârea din 3 mai 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, punctul 30).

32 A se vedea în special Hotărârea din 7 martie 2018, flightright și alții (C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2018:160, punctele 67 și 68), precum și Hotărârea din 11 iulie 2018, Zurich Insurance și Metso Minerals (C-88/17, EU:C:2018:558, punctele 15-18).

33 A se vedea în acest sens și Concluziile avocatului general Szpunar prezentate în cauza Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:325, punctul 29), precum și Concluziile avocatului general Sharpston prezentate în cauza Flight Refund (C-94/14, EU:C:2015:723, punctul 52).

34 A se vedea și punctul 29 din prezentele concluzii.

35 A se vedea Hotărârea din 10 iulie 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punctul 43), precum și Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 28).

49. Prin urmare apreciem că, în cazul unei acțiuni reglementate în parte de dispozițiile Convenției de la Montreal, mai precis de articolul 19, referitor la repararea prejudiciilor cauzate de întârzierea unui zbor³⁶, instanța sesizată trebuie să își determine competența de a statua asupra acestei părți a acțiunii ținând seama de articolul 33 din convenție, care permite reclamantului să acționeze în justiție un operator de transport aerian pe teritoriul unuia dintre statele părți, fie la instanța în a cărei circumscripție teritorială se află sediul transportatorului în cauză sau un alt element de legătură asimilat³⁷, fie la instanța în a cărei rază teritorială se află locul de destinație al zborului.

c) Cu privire la consecințele practice ale interpretării propuse

50. Din cele de mai sus rezultă că, în contextul unei acțiuni în răspundere introduse împotriva unui operator de transport aerian precum cea din cauza principală, instanța sesizată trebuie, în opinia noastră, să aprecieze propria competență prin aplicarea distributivă, pe de o parte, a articolului 4 alineatul (1) coroborat cu articolul 7 punctul 1 din Regulamentul nr. 1215/2012 în cazul capetelor de cerere întemeiate pe dispozițiile Regulamentului nr. 261/2004 și, pe de altă parte, a articolului 33 din Convenția de la Montreal în cazul capetelor de cerere care intră sub incidența articolului 19 din aceasta.

51. Subliniem că, în ipoteza în care Curtea va adopta interpretarea astfel propusă, riscul dispersiei între instanțele din state diferite a competenței judiciare de pronunțare asupra unei asemenea acțiuni de natură hibridă ar fi, în opinia noastră, relativ limitat în practică. Astfel, se poate constata că există două criterii de competență judiciară care sunt comune Regulamentului nr. 1215/2012 și Convenției de la Montreal, și anume nu doar locul domiciliului pârâtului, ci și locul destinației zborului³⁸, criterii între care pasagerii pot alege în mod liber³⁹ atunci când acționează în justiție un operator de transport aerian, astfel încât toate capetele de cerere să poată fi soluționate de una și aceeași instanță. În plus, eventuala modalitate de aplicare a normelor de conexitate prevăzute la articolul 30 din Regulamentul nr. 1215/2012 ar putea permite evitarea existenței unor proceduri judiciare multiple sau chiar concurente.

52. Având în vedere ansamblul considerațiilor precedente, apreciem că trebuie să se răspundă la prima întrebare adresată că, atunci când o acțiune introdusă de pasageri aerieni vizează, pe de o parte, satisfacerea drepturilor forfetare și uniforme care rezultă din articolele 5, 7, 9 și 12 din Regulamentul nr. 261/2004 și, pe de altă parte, obținerea unor despăgubiri suplimentare care intră în domeniul de aplicare al Convenției de la Montreal, instanța sesizată a unui stat membru trebuie să își aprecieze competența pentru prima parte a acestor pretenții potrivit dispozițiilor relevante din Regulamentul nr. 1215/2012, iar pentru a doua parte, în conformitate cu articolul 33 din această convenție.

36 Precizăm, având în vedere circumstanțele din litigiul principal, că această convenție nu conține dispoziții referitoare la anularea unui zbor (a se vedea și Concluziile avocatului general Sharpston prezentate în cauza Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:145, punctul 58).

37 Și anume „sediul principal al firmei” transportatorului în cauză sau „sediul de afaceri [al acestuia] unde a fost încheiat contractul”.

38 În această ultimă privință, făcând referire în acest sens la Concluziile avocatului general Sharpston prezentate în cauza Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:145, punctul 47 și urm.), Comisia susține că noțiunea de „loc de destinație” în sensul articolului 33 din Convenția de la Montreal nu trebuie interpretată prea restrictiv, astfel încât, în cazul unui zbor dus-întors, precum în litigiul principal, aceasta să poată acoperi și destinația zborului întors. Deși considerăm că o asemenea abordare este corectă, observăm că interpretarea acestei noțiuni nu este necesară în prezenta cauză din moment ce instanța de trimitere nu poate oricum să fie competentă potrivit acestui criteriu întrucât aeroportul Fiumicino nu este situat în circumscripția sa.

39 Subliniem că, în schimb, locul de plecare al zborului în cauză, alt criteriu de legătură permis de articolul 7 punctul 1 din Regulamentul nr. 1215/2012 astfel cum a fost interpretat de Curte, nu este prevăzut la articolul 33 din Convenția de la Montreal.

C. Cu privire la determinarea, prin aplicarea articolului 33 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, atât a competenței internaționale, cât și a competenței teritoriale interne (a doua întrebare)

1. Cu privire la obiectul celei de a doua întrebări preliminare

53. A doua întrebare preliminară este adresată Curții în ipoteza în care ea ar răspunde la prima întrebare, după cum am propus mai sus, în sensul că articolul 33 din Convenția de la Montreal este aplicabil pentru stabilirea competenței judiciare în împrejurări precum cele din litigiul principal, în cazul capetelor de cerere prin care se urmărește repararea unui prejudiciu individual, care sunt reglementate de convenția menționată, iar nu de Regulamentul nr. 261/2004.

54. În esență, Curtea este chemată, pentru prima dată, să se pronunțe cu privire la aspectul dacă, în această ipoteză, respectivul articol 33, în special alineatul său (1)⁴⁰, are ca obiect repartizarea, în cazul unui litigiu transfrontalier, a competenței *ratione loci* doar la nivel internațional, și anume între statele care sunt părți la convenția în cauză, sau și la nivel intern, altfel spus, între instanțele fiecăruia dintre aceste state.

55. Tribunale ordinario di Roma (Tribunalul de Primă Instanță din Roma) are îndoieli cu privire la interpretarea articolului 33 din Convenția de la Montreal aparent reținută de Corte suprema di cassazione (Curtea de Casație, Italia)⁴¹, potrivit căreia dispoziția respectivă s-ar limita să desemneze statul parte a cărui ordine juridică este competentă în cazul litigiilor transfrontaliere, fără a aduce atingere aplicării normelor naționale în vigoare în statul respectiv privind stabilirea instanței competente pe teritoriul său.

56. Această instanță a arătat că, în cazul în care interpretarea de mai sus este corectă, punerea în aplicare a normelor de procedură italiene ar conduce la constatarea competenței sale de soluționare a litigiului principal⁴². În schimb, dacă articolul 33 ar fi interpretat în sensul că stabilește în mod direct instanța competentă în cadrul fiecărui stat parte, fără a aduce atingere în rest dreptului procedural național, competența ar reveni atunci Tribunale di Civitavecchia (Tribunalul din Civitavecchia), în a cărui circumscripție se află aeroportul de plecare pentru zborul dus și de sosire pentru zborul întors.

40 Desigur, cele trei întrebări preliminare vizează „articolul 33 din Convenția de la Montreal” în ansamblul său. Totuși, apreciem că nu este necesar în prezenta cauză să se interpreteze alineatele (2) și (3) ale acestui articol, care privesc doar „prejudiciul survenit prin decesul sau vătămarea pasagerului”, având în vedere atât obiectul litigiului principal, care privește prejudiciile generate de anularea și de întârzierea zborurilor, cât și motivele cuprinse în decizia de trimitere, care se referă numai la conținutul alineatului (1) al articolului 33. În schimb, vom analiza pe scurt conținutul alineatului (4) al aceluiași articol, ca element contextual de interpretare a alineatului (1) (a se vedea punctul 70 și următoarele din prezentele concluzii).

41 În această privință, instanța de trimitere face referire la două decizii ale instanței menționate, citate astfel: „Hotărârea nr. 15028/05 și Ordonanța nr. 11183/05”.

42 Domnul Guaitoli și alții susțin că aplicarea codice di procedura civile (Codul italian de procedură civilă), precum și a codice del consumo (Codul consumatorului italian) ar conduce la recunoașterea în speță a competenței Tribunale ordinario di Roma (Tribunalul de Primă Instanță din Roma), având în vedere locul unde a luat naștere sau unde trebuie să fie executată obligația în litigiu și, respectiv, locul reședinței consumatorilor vizați.

57. Opoziția între cele două abordări menționate mai sus, care există în jurisprudența altor state părți la Convenția de la Montreal⁴³, reiese și din observațiile formulate în prezenta cauză. Astfel, domnul Guaitoli și alții, precum și guvernul italian susțin că articolul 33 din Convenția de la Montreal reglementează exclusiv repartizarea competenței judiciare între statele semnatare⁴⁴, în timp ce, potrivit companiei easyJet și Comisiei, criteriile prevăzute de această dispoziție au rolul de a stabili de asemenea competența teritorială internă în cadrul fiecărui stat. Suntem de acord cu această ultimă opinie pentru motivele prezentate în continuare, care respectă normele de interpretare menționate anterior⁴⁵.

2. Cu privire la interpretarea literală

58. În ceea ce privește modul de redactare a articolului 33 din Convenția de la Montreal, subliniem că trebuie avute în vedere doar cele șase versiuni lingvistice ale acestui instrument normativ care au fost calificate drept „autentice”, printre care se numără trei versiuni corespunzătoare unor limbi oficiale ale Uniunii, și anume engleza, spaniola și franceza⁴⁶. Rezultă de aici că observațiile prezentate în prezenta cauză, care au în vedere în special traducerea în limba italiană a respectivului articol 33, nu pot fi decisive.

59. De asemenea, amintim că este necesar ca noțiunile din Convenția de la Montreal să facă obiectul unei interpretări uniforme și autonome, astfel încât Curtea nu trebuie să ia în considerare, atunci când interpretează noțiunile în cauză cu titlu preliminar, diferitele sensuri date eventual acestora în ordinile interne ale statelor membre ale Uniunii, ci normele de interpretare a dreptului internațional general care sunt obligatorii pentru aceasta⁴⁷.

60. În speță, în opinia noastră, contrar celor susținute de guvernul italian și celor aparent reținute de Corte suprema di cassazione (Curtea de Casație)⁴⁸, titlul sub care apare articolul 33 din Convenția de la Montreal, cel puțin în versiunile în limbile engleză, spaniolă și franceză⁴⁹, nu pare să sugereze că autorii dispoziției menționate au intenționat să reducă domeniul de aplicare al normelor din cuprinsul său la repartizarea competenței judiciare doar la nivelul statelor părți. Dimpotrivă, apreciem că în special expresia „Jurisdiction compétente [Instanța competentă]”, care a fost adoptată în versiunea franceză, evocă mai degrabă o atribuire a competenței nu unui stat, ci unei „instanțe” („jurisdiction”), termen utilizat în mod obișnuit în această limbă pentru a denumi în mod generic orice tip de organism care exercită puterea judiciară.

43 A se vedea Dettling-Ott, R., „Article 33”, în *Montreal Convention*, sub îndrumarea Giumulla, E. și Schmid, R., Kluwer, Țările de Jos, 2010, punctul 21 și urm., precum și Dettling-Ott, R., „Artikel 33”, în *Montrealer Übereinkommen*, sub îndrumarea Giumulla, E. și Schmid, R., Luchterhand, Germania, 2016, punctul 21 și următoarele.

44 Guvernul italian a arătat că această interpretare corespunde jurisprudenței dominante a Corte suprema di cassazione (Curtea de Casație), făcând referire la Ordonanța nr. 8901 din 4 mai 2016, potrivit căreia „[a]rticolul 33 alineatul (1) din Convenția de la Montreal [...], după cum reiese în mod clar din titlul său («instanța competentă»), nu se referă la competența materială în cazul litigiilor între pasagerii și operatorii de transport aerian, ci reglementează [...] repartizarea competențelor între instanțele din state diferite. Acest lucru este confirmat de alineatul (4) al acestui articol, care prevede că litigiile între operatorii de transport aerian și pasagerii sunt «reglementat[e] în conformitate cu legea aplicată de instanța sesizată asupra cazului», inclusiv, în consecință, dreptul privind repartizarea competențelor între diferitele instanțe din același stat, în funcție de valoarea obiectului litigiului”. Domnul Guaitoli și alții citează de asemenea această decizie, precum și altele după cum urmează: „Cass. S.U. 6630/1993, Cass. Ord.za 11183/2005, Cass. 15028/2005, Cass. S.U. 13689/2006, Cass. S.U. 22035/2014 și Cass. Ord.za 8901/2016”.

45 A se vedea punctul 29 din prezentele concluzii.

46 Cu privire la luarea în considerare a celor șase versiuni lingvistice în care Convenția de la Montreal a fost întocmită (și anume engleză, arabă, chineză, spaniolă, franceză și rusă), a se vedea Hotărârea din 6 mai 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punctul 24), precum și Hotărârea din 17 februarie 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punctele 23 și 31-34).

47 A se vedea în acest sens Hotărârea din 6 mai 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punctele 21 și 22).

48 A se vedea jurisprudența citată la nota de subsol 44 din prezentele concluzii.

49 Și anume, „Jurisdiction”, „Jurisdicción” și, respectiv, „Jurisdiction compétente”. Precizăm că titlul ales pentru traducerea respectivului articol 33 în limba italiană (versiune lingvistică, de această dată, fără caracter autentic) este „Competenza giurisdizionale”.

61. Convingerea noastră este confirmată de modul de formulare a alineatului (1)⁵⁰ al articolului 33, cel puțin în versiunile sale în limbile engleză, spaniolă și franceză. Astfel, constatăm, la fel ca instanța de trimitere, *easyJet* și *Comisia*, că dispoziția respectivă atribuie competența unei anumite instanțe prin parcurgerea a diferite etape. Mai întâi, alineatul 1 menționează „teritoriul unuia dintre statele părți”⁵¹, apoi precizează instanța, dintre cele care funcționează pe acest teritoriu, care se poate declara competentă *ratione loci*, utilizând de două ori un termen la singular, „instanța”⁵², iar nu la plural⁵³, atunci când stabilește diferitele criterii de legătură pe care solicitantul își poate întemeia acțiunea în răspundere, criterii care, în plus, indică fiecare un loc precis⁵⁴.

62. Or, utilizarea unei asemenea terminologii nu este irelevantă, așa cum s-a subliniat într-un context similar, cel al Convenției de la Bruxelles⁵⁵, care conține de asemenea norme de competență judiciară aplicabile acțiunilor în răspundere civilă. O astfel de formulare urmărește să permită reclamantului să sesizeze în mod direct una dintre instanțele desemnate în acest mod, fără a trebui să țină seama de normele interne privind competența teritorială în vigoare în statul respectiv, inclusiv în situația în care aplicarea acestora din urmă nu ar fi conferit competență instanței respective⁵⁶.

63. De altfel, Curtea a interpretat dispoziții din dreptul Uniunii care reglementează competența judiciară formulate într-un mod similar cu dispoziția vizată în prezenta întrebare preliminară, și anume ca enunțând, la singular, un criteriu de legătură cu o instanță, în sensul că ele „[determină] atât competența internațională, cât și competența teritorială” și „[urmăresc] să unifice normele privind conflictele de competență și, prin urmare, să desemneze în mod direct forul competent fără a face trimitere la normele interne ale statelor membre”⁵⁷. În opinia noastră, acest lucru trebuie să fie valabil și în speță⁵⁸.

64. În definitiv, la fel ca instanța de trimitere, *easyJet* și *Comisia*, considerăm că, în cazul în care articolul 33 alineatul (1) din Convenția de la Montreal ar fi avut în mod real ca obiect doar stabilirea competenței instanțelor unui stat parte luate în ansamblul lor, lăsând statului desemnat libertatea de a determina instanța competentă din punct de vedere teritorial în temeiul normelor sale interne, după cum sugerează domnul Guitoli și alții, dar și guvernul italian, autorii acestei dispoziții ar fi optat fără îndoială pentru alte formulări, mai adecvate acestui scop.

50 Alineatul (1), a cărui interpretare este în mod deosebit relevantă în cauza de față, pentru motivele arătate la nota de subsol 40 din prezentele concluzii.

51 În mod similar, în versiunea engleză, „the territory of one of the States Parties” și în cea spaniolă, „el territorio de uno de los Estados Partes”.

52 De asemenea, în versiunea engleză, „the court” și în cea spaniolă, „el tribunal”.

53 Observăm că această formulare o preia pe cea care figura la articolul 28 alineatul (1) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929 (denumită în continuare „Convenția de la Varșovia”), care a fost înlocuită de Convenția de la Montreal (a se vedea primul paragraf al preambulului și articolul 55 din aceasta din urmă).

54 Amintim că reclamantul poate alege să sesizeze „fie [...] instanța de la domiciliul transportatorului, de la sediul principal al firmei sale sau de la sediul de afaceri unde a fost încheiat contractul, fie [...] instanța locului de destinație”.

55 Convenția privind competența judiciară și executarea hotărârilor judecătorești în materie civilă și comercială încheiată la Bruxelles la 27 septembrie 1968 (JO 1972, L 299, p. 32, Ediție specială, 19/vol. 10, p. 3), după care au urmat Regulamentul nr. 44/2001 și Regulamentul nr. 1215/2012.

56 A se vedea Raportul domnului Jenard privind Convenția de la Bruxelles (JO 1979, C 59, p. 22), referitor la „normele speciale de competență” prevăzute în special la articolul 5 punctul 1 din aceasta, potrivit căruia „[p]ărățul domiciliat pe teritoriul unui stat contractant poate fi acționat în justiție într-un alt stat contractant [...] în materie contractuală, în fața instanței locului în care obligația a fost sau trebuie executată”, ceea ce contrastează cu norma de competență generală prevăzută la articolul 2 din cadrul acesteia, care vizează „instanțele statului [unde este domiciliat părătul]” (sublinierea noastră). Acesta este situația și în cazul Regulamentelor nr. 44/2001 și nr. 1215/2012.

57 A se vedea, în ceea ce privește articolul 5 punctul 1 din Regulamentul nr. 44/2001 (care este echivalentul articolului 5 punctul 1 din Convenția de la Bruxelles), Hotărârea din 3 mai 2007, *Color Drack* (C-386/05, EU:C:2007:262, punctul 30), iar referitor la articolul 3 litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 4/2009 al Consiliului din 18 decembrie 2008 privind competența, legea aplicabilă, recunoașterea și executarea hotărârilor și cooperarea în materie de obligații de întreținere (JO 2009, L 7, p. 1), Hotărârea din 18 decembrie 2014, *Sanders și Huber* (C-400/13 și C-408/13, EU:C:2014:2461, punctul 30).

58 Cu privire la locul marginal care este lăsat normelor de procedură interne prin articolul 33 alineatul (4) din Convenția de la Montreal, a se vedea punctul 70 și următoarele din prezentele concluzii.

3. Cu privire la interpretarea teleologică

65. Având în vedere obiectivele declarate ale Convenției de la Montreal și obiectivele clare ale articolului 33 alineatul (1), considerăm că interpretarea dispoziției respective pe care o propunem este mai în măsură să contribuie la realizarea obiectivelor în cauză decât interpretarea contrară.

66. Astfel, Curtea a constatat deja în mod repetat că din preambulul Convenției de la Montreal⁵⁹ reiese că statele părți la aceasta au avut drept obiective principale nu doar „asigurarea protecției intereselor consumatorilor în transportul aerian internațional”, ci și „o mai bună armonizare și codificare a anumitor norme care reglementează [acest transport, pentru] realizarea unui echilibru echitabil al intereselor”, în special în ceea ce privește interesele operatorilor de transport aerian și cele ale pasagerilor⁶⁰.

67. În speță, dacă articolul 33 alineatul (1) din convenția respectivă ar fi interpretat în sensul că normele din cuprinsul său atribuie competența judiciară doar unuia dintre statele părți, iar nu în mod direct unei anumite instanțe, acest lucru nu ar fi, în opinia noastră, în concordanță cu interesul unei unificări consolidate, care a fost exprimat de autorii acestui instrument normativ⁶¹, scop care presupune evitarea pe cât posibil a trimiterii la diferitele legislații naționale. În plus, considerăm că o astfel de interpretare nu ar permite în mod suficient protejarea intereselor consumatorilor oferind în același timp un echilibru echitabil cu interesele operatorilor de transport aerian.

68. În această privință, subliniem că prin adoptarea unor norme care stabilesc în mod direct instanța competentă din punct de vedere teritorial se urmărește în general, pe de o parte, facilitarea punerii în aplicare a normelor în cauză atât de autoritățile statului, cât și de justițiabilii respectivi și, pe de altă parte, garantarea unei proximități adecvate între instanță și obiectul litigiului care urmează să fie soluționat⁶². Mai mult, apreciem că asemenea norme asigură, atât în interesul reclamanților, cât și al părților, o previzibilitate mai mare și o securitate juridică mai bună în comparație cu situația în care toate instanțele unui stat pot fi competente, iar părțile dintr-o cauză trebuie să analizeze, așadar, normele interne pentru a identifica dintre aceste instanțe pe cea competentă teritorial⁶³. Or, pare a fi rezonabil să se considere că acestea au fost intențiile autorilor respectivului articol 33 alineatul (1) atunci când au ales modul de redactare menționat mai sus. În consecință, în opinia noastră, efectul util al dispoziției menționate ar putea fi afectat în cazul unei interpretări opuse celei pe care o propunem.

4. Cu privire la interpretarea contextuală

69. Modul în care recomandăm să se interpreteze articolul 33 alineatul (1) din Convenția de la Montreal nu intră deloc în contradicție, în opinia noastră, cu contextul în care se înscrie această dispoziție.

59 Mai precis, având în vedere al treilea și al cincilea paragraf din preambulul menționat.

60 A se vedea Hotărârea din 6 mai 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punctul 30 și urm.), Hotărârea din 22 noiembrie 2012, Espada Sánchez și alții (C-410/11, EU:C:2012:747, punctele 29 și 30), Hotărârea din 17 februarie 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punctele 38 și 48), precum și Hotărârea din 12 aprilie 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punctele 34 și 43).

61 Întrucât se observă că Convenția de la Montreal tinde să armonizeze cât mai multe aspecte, atât de drept material, cât și legate de competență, în domeniul care intră sub incidența sferei sale de aplicare.

62 A se vedea în același sens Raportul domnului Jenard privind Convenția de la Bruxelles (p. 22), citat la nota de subsol 56.

63 A se vedea prin analogie, în ceea ce privește articolul 5 punctul 1 din Regulamentul nr. 44/2001 și articolul 7 punctul 1 din Regulamentul nr. 1215/2012, Hotărârea din 3 mai 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, punctele 22-30), Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punctul 45), Hotărârea din 7 martie 2018, fliightright și alții (C-274/16, C-447/16 și C-448/16, EU:C:2018:160, punctele 70-75), Hotărârea din 11 iulie 2018, Zurich Insurance și Metso Minerals (C-88/17, EU:C:2018:558, punctele 15-24), precum și Hotărârea din 4 octombrie 2018, Feniks (C-337/17, EU:C:2018:805, punctul 44).

70. În acest sens, observăm că guvernul italian invocă jurisprudența citată anterior a Corte suprema di cassazione (Curtea de Casație)⁶⁴, potrivit căreia alineatul (1) al respectivului articol 33 ar trebui să reglementeze doar repartizarea competenței între statele părți la Convenția de la Montreal, în special având în vedere conținutul alineatului (4) al aceluiași articol, potrivit căruia „[p]rocedura este reglementată în conformitate cu legea aplicată de instanța sesizată asupra cazului”⁶⁵. Guvernul menționat a dedus din această din urmă dispoziție că revine statelor părți, în cadrul autonomiei lor procedurale, să reglementeze orice domeniu procedural care nu este reglementat expres de această convenție și că, prin urmare, trebuie să se aplice normele procedurale interne care vizează stabilirea instanței naționale competente teritorial.

71. În același spirit, domnul Guaitoli și alții susțin în esență că, în cazul în care autorii articolului 33 din Convenția de la Montreal ar fi avut intenția de a reglementa competența teritorială internă a fiecărui stat parte, ar fi trebuit să adopte dispoziții care să reglementeze și competența determinată de valoarea obiectului litigiilor, dar că autorii respectivi au omis să facă aceasta.

72. Totuși, în opinia noastră, argumentele menționate trebuie respinse. Astfel, la fel ca instanța de trimitere și *easyJet*, considerăm că se impune interpretarea alineatului (1) al articolului 33 coroborat cu alineatul (4) al acestuia în sensul că această primă dispoziție are în mod expres ca obiect reglementarea competenței *ratione loci* nu doar la nivelul statelor părți, cât și la nivelul instanțelor lor, fără a aduce atingere aplicării normelor de drept cu privire la celelalte chestiuni de ordin procedural în vigoare în statul în care se află instanța sesizată.

73. Cu alte cuvinte, considerăm că trimiterea la dreptul național făcută la articolul 33 alineatul (4) din Convenția de la Montreal trebuie înțeleasă ca fiind marginală, în măsura în care vizează norme de natură procedurală distincte de criteriile de legătură unificate care reglementează competența *ratione loci* și care sunt enunțate la alineatul (1). Obiectul celorlalte trimiteri la legea instanței sesizate, care sunt făcute la articolele 35 și 45 din această convenție⁶⁶, confirmă poziția noastră.

74. În virtutea autonomiei care este lăsată astfel, în materie procedurală, statelor părți la convenția în cauză, apreciem că ele rămân libere să stabilească întinderea competenței teritoriale și materiale a instanțelor care funcționează pe teritoriul lor⁶⁷. Precizăm că această autonomie ar trebui totuși, în opinia noastră, să fie limitată de necesitatea de a nu repune în discuție obiectivele convenției respective și de a nu priva dispozițiile sale de efectul lor util prin corelarea normelor care decurg din *lex fori*⁶⁸.

64 A se vedea nota de subsol 44 din prezentele concluzii.

65 În versiunile acestui alineat (4) în engleză, „[q]uestions of procedure shall be governed by the law of the court seized of the case”, și spaniolă, „[l]as cuestiones de procedimiento se regirán por la ley del tribunal que conoce el caso”. Formularea aleasă pentru traducerea acestei dispoziții în limba italiană (versiune lingvistică fără caracter autentic) este „[s]i applicano le norme procedurali del tribunale adito”. De altfel, articolul 28 alineatul (2) din Convenția de la Varșovia prevedea deja că „[p]rocedura va fi reglementată de legea tribunalului sesizat”.

66 Pentru metoda de calcul al termenului pentru exercitarea acțiunii, dar și pentru efectele unei cereri de intervenție și pentru procedura care îi este aplicabilă.

67 Astfel încât aceste state puteau institui, de exemplu, instanțe specializate. În ceea ce privește Regulamentul (CE) nr. 2201/2003 al Consiliului din 27 noiembrie 2003 privind competența, recunoașterea și executarea hotărârilor judecătorești în materie matrimonială și în materia răspunderii părintești, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1347/2000 (JO 2003, L 338, p. 1, Ediție specială, 19/vol. 6, p. 183), a se vedea prin analogie Hotărârea din 9 ianuarie 2015, RG (C-498/14 PPU, EU:C:2015:3, punctele 41 și 51-54).

68 A se vedea prin analogie, în ceea ce privește interacțiunea dintre normele procedurale în vigoare în statele membre ale Uniunii și normele de competență judiciară prevăzute de Regulamentul nr. 44/2001, de Regulamentul nr. 1215/2012 sau de Regulamentul nr. 4/2009, Hotărârea din 15 martie 2012, G (C-292/10, EU:C:2012:142, punctul 44 și urm.), Hotărârea din 18 decembrie 2014, Sanders și Huber (C-400/13 și C-408/13, EU:C:2014:2461, punctele 30-32), Hotărârea din 10 martie 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, punctele 62 și 66), precum și Hotărârea din 31 mai 2018, Nothartová (C-306/17, EU:C:2018:360, punctul 28).

75. Prin urmare, considerăm că este necesar să se răspundă la a doua întrebare preliminară că articolul 33 alineatul (1) din Convenția de la Montreal trebuie interpretat în sensul că reglementează, în cazul acțiunilor în repararea unui prejudiciu care intră în domeniul de aplicare al convenției respective⁶⁹, nu doar repartizarea competenței judiciare între statele părți la convenție, ci și repartizarea competenței teritoriale între instanțele fiecăruia dintre aceste state.

D. Cu privire la aplicarea Convenției de la Montreal în mod exclusiv sau împreună cu Regulamentul nr. 1215/2012 (a treia întrebare)

76. A treia întrebare preliminară este adresată pentru cazul în care Curtea ar considera, contrar propunerii noastre de mai sus, că articolul 33 din Convenția de la Montreal, aplicabil atunci când acțiunea introdusă intră sub incidența dispozițiilor acesteia, poate reglementa doar repartizarea competenței judiciare între statele părți la convenția menționată.

77. Tribunale ordinario di Roma (Tribunalul de Primă Instanță din Roma) solicită în esență să se stabilească dacă într-o asemenea situație trebuie să se aplice articolul 33 din convenția în cauză în mod exclusiv, astfel încât el să împiedice aplicarea articolului 7 din Regulamentul nr. 1215/2012, sau trebuie făcută aplicarea celor două dispoziții în mod simultan pentru a stabili direct atât competența judiciară a unui anumit stat, cât și competența teritorială a uneia dintre instanțele care funcționează în acest din urmă stat.

78. Această instanță precizează că ar avea competența de a soluționa litigiul principal în cazul aplicării exclusive a Convenției de la Montreal și al stabilirii competenței teritoriale interne pe baza legislațiilor naționale, în conformitate cu interpretarea dată de Corte suprema di cassazione (Curtea de Casație)⁷⁰. În schimb, în cazul aplicării coroborate a convenției respective pentru repartizarea competenței între state și a regulamentul menționat pentru a stabili, în plus, competența pe teritoriul național, competent ar fi Tribunale di Civitavecchia (Tribunalul din Civitavecchia).

79. Totuși, având în vedere elementele răspunsului pe care îl propunem la primele două întrebări în ceea ce privește modul în care trebuie să se coreleze Convenția de la Montreal cu Regulamentul nr. 1215/2012, considerăm că nu este necesar să se răspundă la a treia întrebare, rămasă fără obiect, și nici măcar să se formuleze observații mai detaliate referitoare la aceasta.

V. Concluzie

80. Având în vedere considerațiile precedente, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Tribunale ordinario di Roma (Tribunalul de Primă Instanță din Roma, Italia) după cum urmează:

„1) Atunci când o acțiune introdusă de pasageri aerieni vizează, pe de o parte, satisfacerea drepturilor forfetare și uniforme care rezultă din articolele 5, 7, 9 și 12 din 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 și, pe de altă parte, obținerea unor despăgubiri suplimentare care intră în domeniul de aplicare al Convenției pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999 și aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001, instanța sesizată a unui stat membru trebuie să își

⁶⁹ În schimb, pentru motivele expuse în cadrul răspunsului la prima întrebare (punctul 32 și următoarele din prezentele concluzii), competența judiciară trebuie stabilită prin aplicarea dispozițiilor Regulamentului nr. 1215/2012 în ceea ce privește capetele de cerere care vizează respectarea drepturilor forfetare și uniforme care rezultă din dispozițiile Regulamentului nr. 261/2004.

⁷⁰ A se vedea jurisprudența citată la notele de subsol 41 și 44 din prezentele concluzii.

aprecieze competența pentru prima parte a acestor pretenții potrivit dispozițiilor relevante din Regulamentul (UE) nr. 1215/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 decembrie 2012 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială, iar pentru a doua parte, în conformitate cu articolul 33 din această convenție.

- 2) Articolul 33 alineatul (1) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999, trebuie interpretat în sensul că reglementează, în cazul acțiunilor în repararea unui prejudiciu care intră în domeniul de aplicare al convenției respective, nu doar repartizarea competenței judiciare între statele părți la convenție, ci și repartizarea competenței teritoriale între instanțele fiecăruia dintre aceste state.”