



Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
HENRIKA SAUGMANDSGAARDA ØEJA,
predstavljeni 20. junija 2019¹

Zadeva C-213/18

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

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Tribunale ordinario di Roma (sodišče v Rimu, Italija))

„Predhodno odločanje – Letalski prevoz – Uredba (ES) št. 261/2004 – Členi 5, 7, 9 in 12 – Tožba za pavšalno odškodnino in individualne odškodnine za škodo, ki nastane potnikom v primeru odpovedi ali velike zamude leta – Mednarodna in notranja krajevna sodna pristojnost – Določbe, ki se uporabijo – Montrealska konvencija – Člen 33 – Uredba (EU) št. 1215/2012 – Člen 7, točka 1 – Povezava med temi določbami“

I. Uvod

1. Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Tribunale ordinario di Roma (sodišče v Rimu, Italija), se nanaša zlasti na razlago člena 33 Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz² (v nadaljevanju: Montrealska konvencija), to je predpis, ki določa pristojno sodišče v primeru odškodninskih tožb, vloženih proti letalskemu prevozniku, ki spada na področje uporabe tega instrumenta.

2. Predložitveno sodišče v bistvu sprašuje Sodišče, kako se navedena konvencija povezuje z Uredbo (EU) št. 1215/2012,³ ki med drugim ureja sodno pristojnost na področju, zajetem s to uredbo,⁴ kadar letalski potniki vložijo tožbo za uveljavljanje različnih odškodnin.

¹ Jezik izvirnika: francoščina.

² UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 492. Ta konvencija, ki je bila podpisana 28. maja 1999 v Montrealu, je bila v imenu Evropske skupnosti odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 491).

³ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. decembra 2012 o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah (UL 2012, L 351, str. 1).

⁴ Naj pojasnim, da se vprašanja za predhodno odločanje nanašajo na Uredbo Sveta (ES) št. 44/2001 z dne 22. decembra 2000 o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 19, zvezek 4, str. 42), za spor o glavni stvari pa se uporablja Uredba št. 1215/2012 (glej točko 16 teh sklepnih predlogov).

3. Ta predlog je bil vložen v okviru čezmejnega spora med letalsko družbo in več potniki v zvezi z zneski, ki jih zadnjenavedeni zahtevajo kot standardizirane odškodnine, predvidene z Uredbo (ES) št. 261/2004,⁵ in na podlagi individualne odškodnine za škodo, ki jim je bila povzročena z odpovedjo odhodnega leta in z zamudo dohodnega leta, pri čemer je oba leta opravila navedena družba.

4. Na prvem mestu bo moralo Sodišče odločiti, ali je treba v teh okoliščinah krajevno pristojno sodišče določiti z uporabo člena 33 Montrealske konvencije in/ali člena 7, točka 1, Uredbe št. 1215/2012. Iz razlogov in pod pogoji, ki bodo predstavljeni spodaj, se nagibam k porazdeljeni uporabi teh dveh instrumentov glede na cilj obravnavanih tožbenih predlogov.

5. Na drugem mestu, če bi bilo razglašeno, da se člen 33 Montrealske konvencije uporablja v takem primeru, kot nameravam predlagati, bo moralo Sodišče odločiti o vprašanju, ali je treba to določbo razlagati tako, da nalaga delitev sodne pristojnosti le na mednarodni ravni med zadevnimi državami ali pa tudi na notranji ravni med sodišči posamezne države. Izbral bom slednjo razlago.

6. Na tretjem mestu, če bi bilo razsojeno, da v členu 33 Montrealske konvencije ni določeno krajevno pristojno sodišče tudi na notranji ravni, bi bilo torej Sodišče zaproseno za pojasnitev, ali je treba to določbo za opredelitev tega sodišča uporabiti izključno ali v povezavi s členom 7, točka 1, Uredbe št. 1215/2012. Glede na odgovore, ki jih je treba po mojem mnenju dati na prvi dve vprašanji za predhodno odločanje, menim, da ne bo treba odgovoriti na tretje vprašanje, ki je postavljeno le podredno.

II. Pravni okvir

A. *Montrealska konvencija*

7. Montrealska konvencija je začela za Evropsko unijo veljati 28. junija 2004.

8. V njeni preambuli je v tretjem odstavku med drugim navedeno, da države pogodbenice te konvencije „prizna[vajo] pomen[...] zagotavljanja varstva interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu in potreb[o] po pravični odškodnini, ki temelji na načelu povrnitve v prejšnje stanje“. Poleg tega je v skladu z njenim petim odstavkom „skupna dejavnost držav za nadaljnjo usklajitev in kodifikacijo nekaterih predpisov, ki urejajo mednarodni letalski prevoz, [...] najustreznejši način za doseganje pravičnega ravnotežja interesov“.

9. Člen 19 te konvencije, naslovljen „Zamuda“ in naveden v poglavju III, naslovljenem „Odgovornost prevoznika in obseg odškodnine“, določa, da je „[p]revoznik [...] odgovoren za škodo zaradi zamude v letalskem prevozu oseb, prtljage ali tovora. Prevoznik pa ni odgovoren za škodo zaradi zamude, če dokaže, da so on, njegovi uslužbenci in pooblaščenici sprejeli vse ukrepe, ki se od njih lahko upravičeno zahtevajo, da bi se izognili škodi, ali da takih ukrepov niso mogli sprejeti.“

10. Člen 33(1) in (4), naveden v istem poglavju III in naslovljen „Sodna pristojnost“, določa:

„1. Odškodninsko tožbo je treba po izbiri tožnika vložiti na ozemlju ene od držav pogodbenic, bodisi pri sodišču v kraju prebivališča prevoznika ali v glavnem kraju poslovanja ali poslovne enote, prek katere je bila sklenjena pogodba, bodisi pri sodišču v namembnem kraju.

[...]

⁵ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).

4. Vprašanja v zvezi s postopkom ureja pravo sodišča, ki mu je primer predložen.“

B. Pravo Unije

1. Uredba št. 261/2004

11. Člen 1 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Predmet“, v točkah (b) in (c) odstavka 1 določa, da ta uredba „pod določenimi pogoji, opredeljenimi v nadaljnjem besedilu, uvaja minimalne pravice potnikov [med drugim] ob [...] odpovedi njihovega leta [in] zamudi njihovega leta“.

12. Člen 5 te uredbe, naslovljen, „Odpoved leta“, v odstavkih 1 in 2 določa:

„1. V primeru odpovedi leta:

- (a) zadevnim potnikom ponudi pomoč dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 8; in
- (b) zadevnim potnikom ponudi pomoč dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 9(1)(a) in 9(2), kakor tudi pomoč, predvideno v členu 9(1)(b) in 9(1)(c), v primeru spremembe poti, kadar je utemeljeno pričakovani čas odhoda novega leta najmanj naslednji dan po načrtovanem času odhoda odpovedanega leta; in
- (c) imajo zadevni potniki pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7 [...].

2. Kadar so potniki obveščeni o odpovedi leta, jim je treba zagotoviti informacije o drugih možnostih prevoza.“

13. Člen 7 navedene uredbe, naslovljen „Pravica do odškodnine“, v točki (a) odstavka 1 določa, da „potniki prejmejo odškodnino v višini [...] 250 eurov za lete do vključno 1500 kilometrov“ pod pogoji, navedenimi v tem členu.

14. Člen 9 navedene uredbe, naslovljen „Pravica do oskrbe“, v odstavkih 1 in 2 določa:

„1. Pri sklicevanju na ta člen se potnikom brezplačno ponudi:

- (a) obroke hrane in osvežilne napitke, primerne čakalnemu času;
- (b) hotelsko nastanitev, kadar:
 - je prenočitev čez noč ali več noči nujna, ali
 - je nujen daljši postanek, kakor ga je potnik načrtoval;
- (c) prevoz med letališčem in krajem nastanitve (hotel ali drugo).

2. Poleg tega se potnikom ponudi, da brezplačno opravijo dva telefonska klica, brezplačno pošljejo dve sporočili po teleksu ali faksu ali po elektronski pošti.“

15. Člen 12 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Dodatna odškodnina“, v odstavku 1 določa, da ta uredba „ne posega v pravice potnika do dodatne odškodnine. Odškodnina, odobrena na podlagi [navedene] uredbe, se lahko odšteje od take odškodnine.“

2. Uredba št. 1215/2012

16. Uredba št. 1215/2012 se v skladu s svojim členom 66(1) uporablja *ratione temporis* za spor o glavni stvari, ker je bila tožba, o kateri odloča predložitveno sodišče, vložena po 10. januarju 2015.⁶

17. Člen 7, točka 1(a) in (b), naveden v poglavju II Uredbe št. 1215/2012, naslovljenem „Pristojnost“, v oddelku 2, naslovljenem „Posebna pristojnost“, določa, da je „[o]seba s stalnim prebivališčem v državi članici [...] lahko tožena v drugi državi članici:

1. (a) v zadevah v zvezi s pogodbenimi razmerji pred sodiščem v kraju izpolnitve zadevne obveznosti;
- (b) za namene te določbe in razen če ni drugače dogovorjeno, je kraj izpolnitve zadevne obveznosti [...] v primeru opravljanja storitev kraj v državi članici, kjer so bile v skladu s pogodbo storitve opravljene ali bi morale biti opravljene“.

18. V oddelku 4 istega poglavja, naslovljenem „Pristojnost za potrošniške pogodbe“, člen 17(3) te uredbe določa, da se navedeni oddelek „ne uporablja za pogodbe o prevozu, razen za pogodbe, po katerih cena vključuje kombinacijo prevoza in namestitve“.

19. Člen 67, naveden v poglavju VII navedene uredbe, naslovljenem „Razmerje do drugih pravnih aktov“, določa, da ta instrument „ne vpliva na uporabo določb, ki urejajo pristojnost in priznanje ter izvršitev sodnih odločb na posebnih pravnih področjih, zajetih v predpisih Unije ali v nacionalni zakonodaji, sprejeti zaradi uskladitve s temi predpisi“.

20. Člen 71(1) te uredbe v istem poglavju VII določa, da ta instrument „ne vpliva na nobeno konvencijo, pogodbenice katere so države članice in ki na posebnem pravnem področju ureja pristojnost, priznanje ali izvršitev sodnih odločb“.

III. Spor o glavni stvari, vprašanja za predhodno odločanje in postopek pred Sodiščem

21. Adriano Guaitoli, Alessandro Celano Tomassoni, Mario Giuli, Concepción Casan Rodriguez, Antonia Cirilli, Lucia Cortini in Patrizia Padroni (v nadaljevanju: A. Guaitoli in drugi) so kupili letalske vozovnice za povratne lete med Fiumicinom (Italija) in Krfom (Grčija), ki jih je opravila družba easyJet Airline Company Ltd (v nadaljevanju: easyJet), letalski prevoznik s sedežem v Lutonu (Združeno kraljestvo).

22. Odhodni let A. Guaitole in drugih, predviden za 4. avgust 2015 ob 20.20, je imel najprej naraščajočo zamudo, nato pa je bil let odpovedan in prestavljen na naslednji dan ob 16.45. Med čakanjem kljub formalni zahtevi niso prejeli ne ponudbe za vkrcanje na let druge letalske družbe, ne možnosti obroka ali prigrizka, ne druge oblike pomoči ne kakršnega koli vračila, odškodnine ali nadomestila.

23. Tudi njihov dohodni let, predviden za 14. avgust 2015 ob 23.25, je imel veliko zamudo, katere trajanje v predložitveni odločbi ni navedeno.

⁶ Glej točko 24 teh sklepnih predlogov.

24. A. Guaitoli in drugi so 28. junija 2016 pri Tribunale ordinario di Roma (sodišče v Rimu), na območju krajevne pristojnosti katerega prebivajo, vložili tožbo, s katero so želeli na podlagi členov 5, 7, 9 in 12 Uredbe št. 261/2004 doseči, da se družbi easyJet iz naslova škode zaradi odpovedi odhodnega leta in zamude dohodnega leta naloži, naj plača pavšalno odškodnino, jim povrne neupravičeno nastale stroške in plača dodatno tako premoženjsko kot nepremoženjsko škodo.⁷

25. Družba easyJet je najprej vložila dva ugovora nepristojnosti. Tribunale ordinario di Roma (sodišče v Rimu) je prvi ugovor, ki se je nanašal na vrednost spora, zavrnilo. V zvezi z drugim ugovorom, ki se je nanašal na krajevno pristojnost, je navedeno sodišče menilo, da je treba določiti pravila, ki se uporabljajo, zlasti glede na povezavo med členom 33 Montrealske konvencije in členom 5 Uredbe št. 44/2001 (postal člen 7 Uredbe št. 1215/2012) ter mesto, ki je morebiti prepuščeno nacionalnim pravilom o pristojnosti, pri čemer je treba pojasniti, da tožeče stranke iz postopka o glavni stvari prebivajo na območju njegove krajevne pristojnosti, medtem ko je za letališče Fiumicino krajevno pristojno Tribunale di Civitavecchia (sodišče v Civitavecchii, Italija).

26. V teh okoliščinah je Tribunale ordinario di Roma (sodišče v Rimu, Italija) z odločbo z dne 26. marca 2018, ki je na Sodišče prispela 26. marca 2018, prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

- „1. Ali je treba v primeru, ko stranka v postopku zaradi zamude ali odpovedi leta poleg pavšalnih in poenotenih odškodnin iz členov 5, 7 in 9 Uredbe št. 261/2004 zahteva tudi plačilo dodatne odškodnine iz člena 12 navedene Uredbe, uporabiti člen 33 Montrealske konvencije ali pa velja, da „sodno pristojnost“ (tako mednarodno kot tudi notranjo) določa člen 5 Uredbe št. 44/2001?
2. Ali je treba v prvem primeru iz prvega vprašanja člen 33 Montrealske konvencije razlagati tako, da ta ureja le delitev sodne pristojnosti med državami, ali tako, da ta določa tudi krajevno pristojnost znotraj posamezne države?
3. Ali je v prvem primeru iz drugega vprašanja uporaba člena 33 Montrealske konvencije „izključna“ in preprečuje uporabo člena 5 Uredbe št. 44/2001 ali pa je mogoče obe določbi uporabljati vzporedno, da bi tako neposredno določili sodno pristojnost države in tudi notranjo krajevno pristojnost njenih sodišč?“

27. Pisna stališča so Sodišču predložili A. Guaitoli in drugi, družba easyJet, italijanska vlada in Evropska komisija. Obravnave ni bilo.

IV. Analiza

A. Uvodne ugotovitve

28. Preden preučimo vsebino treh vprašanj predložitvenega sodišča, kot so predstavljena zgoraj,⁸ je po mojem mnenju koristno navesti preudarke, ki izhajajo iz sodne prakse Sodišča in se nanašajo na vsa ta vprašanja.

⁷ Natančneje, po navedbah tega sodišča A. Guaitoli in drugi predlagajo, naj se družbi easyJet na podlagi „členov 5, 7, 9 in 12 Uredbe [št. 261/2004]“ naloži, „[naj jim plača po eni strani] *odškodnino, vračilo stroškov* in plačilo *dodatne odškodnine* zaradi *odpovedi [odhodnega] leta* (v znesku po 815 EUR na posameznika) ter [po drugi strani] *odškodnino* zaradi *zamude [dohodnega] leta* (v znesku po 250 EUR na posamezno tožečo stranko) in s tem [...] plačilo skupnega zneska 7455 EUR (kar pomeni 1065 [EUR] na posamezno tožečo stranko), poleg povrnitve *nepremoženjske škode*, ki naj se določi pravično“. Zadevne osebe „med vrstami *škode*, za katero (*poleg pavšalne odškodnine*) zahtevajo plačilo *nadomestila* zaradi *odpovedi odhodnega leta*, navajajo tudi povračilo stroškov, nastalih zaradi prevoza z letališča in na letališče, stroškov obrokov in neizkoriščene hotelske namestitve, dnevnih stroškov rezerviranega križarjenja z odhodom s Krfa za en dan, za katerega so plačale kupnino, vendar so ga izgubile, pa tudi plačilo zneska v višini 200 EUR na osebo iz naslova *nadomestila* za izgubljen dan dopusta in povračilo *nepremoženjske škode*, ki naj se določi pravično“ (moj poudarek).

⁸ Glej točko 1 in naslednje teh sklepnih predlogov.

29. Najprej naj v zvezi z razlago Montrealske konvencije spomnim, da so njene določbe sestavni del pravnega reda Unije,⁹ tako da je Sodišče pristojno za odločanje o njeni razlagi, ob spoštovanju pravil mednarodnega prava, ki so zavezujoča za Unijo, zlasti člena 31 Dunajske konvencije,¹⁰ v skladu s katerim se pogodba razlaga v dobri veri v skladu z običajnim pomenom izrazov v mednarodni pogodbi v njihovem kontekstu ter glede na njen predmet in namen.¹¹ Ker je poleg tega predmet Montrealske konvencije poenotenje pravil o mednarodnem letalskem prevozu, je Sodišče že razsodilo, da je pojme, navedene v tej konvenciji, ki pa v njej niso opredeljeni, „treba razlagati enotno in samostojno, ne glede na različne pomene, ki jih tema pojmovoma pripisujejo notranji pravni redi držav pogodbenic te konvencije“.¹²

30. V nadaljevanju naj poudarim, da čeprav se je predložitveno sodišče v celotni odločbi, zlasti v svojem prvem in tretjem vprašanju za predhodno odločanje, formalno sklicevalo na člen 5 Uredbe št. 44/2001, se je treba sklicevati na vsebinsko enake določbe, navedene v členu 7 Uredbe št. 1215/2012,¹³ ki se uporablja *ratione temporis* v obravnavanem primeru.¹⁴ V zvezi s tem naj poudarim, da lahko v skladu z ustaljeno sodno prakso namreč Sodišče za zagotovitev koristnega odgovora predložitvenemu sodišču upošteva določbe prava Unije, na katere se to sodišče v vprašanjih za predhodno odločanje ni sklicevalo.¹⁵

31. Po teh splošnih ugotovitvah je treba zdaj zaporedoma analizirati vsako od vprašanj, postavljenih v tej zadevi.

B. Povezava med Montrealsko konvencijo in Uredbo št. 1215/2012 v primeru odškodninske tožbe, ki spada na področje uporabe te konvencije in tudi Uredbe št. 261/2004 (prvo vprašanje)

1. Predmet prvega vprašanja za predhodno odločanje

32. V bistvu se s prvim vprašanjem za predhodno odločanje Sodišče prosi, naj razsodi, ali je treba takrat, kadar potnik, čigar mednarodni let je imel zamudo ali je bil odpovedan, po sodni poti zahteva ne le pavšalno odškodnino in povrnitev stroškov, določenih v členih 5, 7 in 9 Uredbe št. 261/2004, temveč tudi plačilo dodatne odškodnine v smislu člena 12 iste uredbe,¹⁶ sodno pristojnost *ratione loci* določiti z uporabo člena 33 Montrealske konvencije in/ali člena 7 Uredbe št. 1215/2012.

⁹ Od datuma začetka veljavnosti, navedenega v točki 7 teh sklepnih predlogov.

¹⁰ Dunajska konvencija o pravu mednarodnih pogodb je bila sklenjena 23. maja 1969 na Dunaju (*Recueil des traités des Nations unies*, zv. 1155, str. 331).

¹¹ Glej zlasti sodbe z dne 22. novembra 2012, Espada Sánchez in drugi (C-410/11, EU:C:2012:747, točke od 20 do 22); z dne 17. februarja 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, točki 23 in 24), ter z dne 12. aprila 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, točke od 19 do 22).

¹² Glej v tem smislu sodbo z dne 6. maja 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, točki 21 in 22). Glej tudi po analogiji v zvezi s pojmi, vsebovanimi v Uredbi št. 44/2001, sodbi z dne 16. maja 2013, Melzer (C-228/11, EU:C:2013:305, točka 34 in naslednje), ter z dne 7. marca 2018, flightright in drugi (C-274/16, C-447/16 in C-448/16, EU:C:2018:160, točki 56 in 58). K posledicam te sodne prakse v obravnavanem primeru se bom vrnil v točki 58 in naslednjih teh sklepnih predlogov.

¹³ V zvezi s podobnostjo med besedili obeh členov, zlasti glede na njuni točki 1, in v zvezi z dejstvom, da razlaga, ki jo je dalo Sodišče v zvezi z določbami Uredbe št. 44/2001, velja tudi za enakovredne določbe Uredbe št. 1215/2012, glej zlasti sodbe z dne 15. junija 2017, Kareda (C-249/16, EU:C:2017:472, točki 8 in 27); z dne 7. marca 2018, flightright in drugi (C-274/16, C-447/16 in C-448/16, EU:C:2018:160, točke 13, 57, 61, 70 in 78), ter z dne 15. novembra 2018, Kuhn (C-308/17, EU:C:2018:911, točka 31).

¹⁴ Glej tudi točko 16 teh sklepnih predlogov.

¹⁵ Glej med drugim sodbi z dne 22. oktobra 2015, Impresa Edilux in SICEF (C-425/14, EU:C:2015:721, točka 20), ter z dne 19. decembra 2018, AREX CZ (C-414/17, EU:C:2018:1027, točki 34 in 35).

¹⁶ V zvezi z natančno vsebino različnih tožbenih predlogov, predloženih v obravnavo predložitvenemu sodišču, glej opombo 7 teh sklepnih predlogov.

33. A. Guaitoli in drugi, ki so predlagali skupni odgovor na tri vprašanja za predhodno odločanje, trdijo, da člen 33 Montrealske konvencije in tudi člen 7 Uredbe št. 1215/2012 določata le navezne okoliščine, na podlagi katerih je mogoče določiti državo članico, v kateri je treba reševati spor, in ne krajevno pristojnega sodišča.¹⁷ Nasprotno pa družba easyJet trdi, da je treba člen 33 te konvencije upoštevati vedno, kadar potnik zahteva povrnitev škode zaradi zamude leta na njeni podlagi. Po navedbah italijanske vlade je treba pristojnost sodišča, ki mu je zadeva predložena, presojati z uporabo po eni strani Uredbe št. 1215/2012, kar zadeva odškodninski zahtevek, ki temelji na Uredbi št. 261/2004, in po drugi strani Montrealske konvencije, kar zadeva zahtevke za povračilo škode, nastale zaradi neizpolnitve zadevne pogodbe o prevozu. Komisija prav tako meni, da je treba sodno pristojnost urejati po eni strani s členom 7, točka 1(b), Uredbe št. 1215/2012 za del tožbe, s katerim se uveljavlja odškodnina, ki izhaja iz Uredbe št. 261/2004, in po drugi strani s členom 33 Montrealske konvencije za del tožbe, s katerim se uveljavlja dodatna odškodnina za škodo zaradi zamude, ki spada na področje uporabe te konvencije.

34. Z zadnjenavedenima stališčema se strinjam. Preden prikažem, kako bi bilo treba po mojem mnenju v postopku, kakršen je obravnavan v glavni stvari, porazdeljeno uporabiti pravila o pristojnosti, določena z Uredbo št. 1215/2012 oziroma s členom 33 Montrealske konvencije, menim, da je nujno treba predstaviti, kako so povezana pravila materialnega prava v zvezi z odgovornostjo letalskih prevoznikov, ki so navedena v Uredbi št. 261/2004 oziroma v tej konvenciji. Šele iz kombinacije ureditev odgovornosti, določenih s tema instrumentoma, namreč po mojem mnenju ustrezno izhaja potreba po vzporedni uporabi pravil o pristojnosti, določenih z Uredbo št. 1215/2012, in pravil, določenih s členom 33 navedene konvencije.

2. Dve pravni ureditvi odgovornosti letalskega prevoznika, ki se uporabljata v sporu, kakršen je obravnavan v glavni stvari

35. Kot navaja večina zadevnih strank, ki so predložile stališča v obravnavani zadevi, iz ustaljene sodne prakse Sodišča izhaja, da obstajata dve ureditvi odgovornosti letalskega prevoznika v zvezi s potniki, pri čemer ena temelji na Uredbi št. 261/2004 in druga na Montrealski konvenciji, obe pa je mogoče uporabiti v sporu o glavni stvari.

36. Naj spomnim, da je Sodišče večkrat razsodilo, da pravici, ki temeljita na določbah Uredbe št. 261/2004 oziroma Montrealske konvencije, spadata v različna „regulativna okvira“. Poudarilo je, da se z Uredbo št. 261/2004 uvaja sistem standardiziranega in takojšnjega nadomestila škode,¹⁸ nastale zaradi nevarnosti, ki so posledica zamude in odpovedi letov, ki se umešča pred Montrealsko konvencijo in ki je tako neodvisen od ureditve, ki iz te izhaja.¹⁹

37. Člen 19 in naslednji Montrealske konvencije za razliko od določb Uredbe št. 261/2004 urejajo pogoje, pod katerimi lahko zadevni potniki v primeru zamude leta vložijo tožbe za individualno nadomestilo v obliki odškodnine za škodo, za kar je potrebna presoja obsega nastale škode za vsak primer posebej, posledično pa se ta škoda lahko povrne samo naknadno in individualno.²⁰

¹⁷ Po mojem mnenju je ta utemeljitev bolj upoštevana za drugo vprašanje za predhodno odločanje, ki bo obravnavano v točki 53 in naslednjih teh sklepnih predlogov, kot pa za prvo vprašanje.

¹⁸ To pomeni, da potnikom ne bi bilo treba trpeti nevarnosti, ki so tesno povezane z izvrševanjem odškodninske tožbe, vložene pri nacionalnem sodišču.

¹⁹ Glej zlasti sodbe z dne 9. julija 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, točka 27); z dne 23. oktobra 2012, Nelson in drugi (C-581/10 in C-629/10, EU:C:2012:657, točke 46, od 49 do 55, 57 in 74); z dne 22. novembra 2012, Cuadrench Moré (C-139/11, EU:C:2012:741, točka 32), ter z dne 10. marca 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, točka 46).

²⁰ Glej zlasti sodbe z dne 10. januarja 2006, IATA in ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, točka 42 in naslednje); z dne 10. julija 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, točka 42), in z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, točka 32). Glej v zvezi s tem Grigorieff, C.-I., „Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal“, *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, št. 4, str. 670 in naslednje.

38. V členu 1 Uredbe št. 261/2004 je poudarjeno, da so pravice, ki jih ta člen določa v korist letalskih potnikov, minimalne. Poleg tega člen 12 te uredbe določa, prvič, da ta uredba ne posega v pravice potnika do dodatne odškodnine na podlagi drugih instrumentov²¹ in drugič, da se lahko odškodnina, odobrena na podlagi te uredbe, odšteje od take odškodnine.²² Nacionalno sodišče ima tako možnost, da letalskemu prevozniku naloži plačilo odškodnine za škodo, ki je potnikom nastala zaradi njegove neizpolnitve pogodbenih obveznosti, na drugačni pravni podlagi, kot je Uredba št. 261/2004, in sicer predvsem pod pogoji, določenimi v Montrealski konvenciji ali nacionalnem pravu.²³ Sodišče je pojasnilo, da je lahko enako kot na podlagi določb poglavja III navedene konvencije tudi škoda, za katero je lahko treba plačati „dodatno“ odškodnino na podlagi člena 12 navedene uredbe, tako premoženjska kot nepremoženjska.²⁴

39. Natančneje, v obravnavanem primeru drži, da pravica potnika do pavšalne in poenotene odškodnine zaradi zamude leta, ki izhaja iz členov od 5 do 7 Uredbe št. 261/2004,²⁵ ni odvisna od individualnega nadomestila škode, nastale zaradi zamude leta, ki se lahko uveljavlja v okviru člena 19 Montrealske konvencije.²⁶

40. Sodišče je tudi razsodilo, da kadar letalski prevoznik ne izpolni obveznosti kritja stroškov, ki jih ima na podlagi člena 5(1)(b) in člena 9 Uredbe št. 261/2004, lahko potnik zahteva odškodnino, ki temelji na teh določbah, pri čemer te zahteve po enakovrednem spoštovanju navedenih obveznosti ni mogoče razumeti tako, da je njen namen prejeti odškodnino, s katero naj bi se iz naslova individualnega povračila nadomestila škoda zaradi odpovedi zadevnega leta pod pogoji, določenimi v Montrealski konvenciji. Za zahteve letalskih potnikov, ki temeljijo na pravicah, ki so jim dodeljene s to uredbo, namreč ni mogoče šteti, da ustrezajo „dodatni odškodnini“ v smislu, kot je bila opredeljena v njenem členu 12.²⁷

41. Po tej nujni osvežitvi glavnih spoznanj iz sodne prakse v zvezi s povezavo med materialnopravnimi pravili, navedenimi v Uredbi št. 261/2004 oziroma v Montrealski konvenciji, se je treba zdaj lotiti vprašanja, katere določbe je treba uporabiti za ugotovitev, katero sodišče je pristojno za preučitev različnih tožbenih predlogov, navedenih v postopku v glavni stvari, katerih posebnost je, da spadajo hkrati na področje uporabe Uredbe št. 261/2004 in Montrealske konvencije.

21 Naj poudarim, da cilj člena 12 Uredbe št. 261/2004 ni ta, da bi bil sam po sebi pravna podlaga, ki omogoča uveljavljanje odškodnine, temveč pojasniti povezavo med odškodninami, ki jih je treba plačati na podlagi te uredbe, in tistimi, ki se prav tako uveljavljajo.

22 Iz tega izhaja, da lahko potniki prejmejo standardizirano odškodnino, navedeno v določbah Uredbe št. 261/2004, in povrnitev dejanske škode na podlagi drugih določb, pri čemer pa ni dovoljeno prekomerno nadomestilo.

23 Glej sodbi z dne 10. januarja 2006, IATA in ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, točka 47), ter z dne 13. oktobra 2011, Sousa Rodríguez in drugi (C-83/10, EU:C:2011:652, točki 37 in 38).

24 Glej sodbi z dne 6. maja 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, točki 29 in 39), ter z dne 13. oktobra 2011, Sousa Rodríguez in drugi. (C-83/10, EU:C:2011:652, točka 41).

25 Naj pripomnim, da iz predložitvene odločbe izhaja, da je imel dohodni let tožečih strank iz postopka v glavni stvari veliko zamudo, vendar se te stranke niso izrecno sklicevale na člen 6 Uredbe št. 261/2004, ki v takem primeru določa pravico do oskrbe s strani letalskega prevoznika. Poleg tega je Sodišče člene 5, 6 in 7 navedene uredbe razlagalo „tako, da je [...] mogoče potnike, katerih let ima zamudo, izenačiti s potniki, katerih let je odpovedan, [in] da se tako lahko potniki, katerih let ima zamudo, sklicujejo na pravico do odškodnine iz člena 7 te uredbe, če zaradi zamude leta izgubijo tri ure ali več“ (zlasti sodbi z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 69, ter z dne 26. februarja 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, točka 32).

26 Glej zlasti sodbe z dne 9. julija 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, točka 27); z dne 22. novembra 2012, Cuadrench Moré (C-139/11, EU:C:2012:741, točka 28), in z dne 10. marca 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, točka 45).

27 Glej sodbi z dne 13. oktobra 2011, Sousa Rodríguez in drugi (C-83/10, EU:C:2011:652, točke 38, od 42 do 44 in 46), ter z dne 31. januarja 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, točke od 19 do 24).

3. Pravila o pristojnosti, ki se uporabljajo glede na podlago različnih tožbenih predlogov, navedenih iz naslova odgovornosti letalskega prevoznika

42. Iz razlogov, navedenih v nadaljevanju, menim, da je treba v primeru mešane odškodnine, kakršna je obravnavana v sporu o glavni stvari, pristojno sodišče določiti, prvič, na podlagi upoštevni določb Uredbe št. 1215/2012 v zvezi s tožbenimi predlogi, ki jih ureja Uredba št. 261/2004, in drugič, na podlagi člena 33 Montrealske konvencije v zvezi s tožbenimi predlogi, ki so urejeni s to konvencijo. Poleg tega se bom lotil praktičnih posledic tako predlagane razlage.

a) Pravila o pristojnosti, ki se uporabljajo za tožbene predloge, za katere velja Uredba št. 261/2004

43. Sodišče je že potrdilo, da „[k]er spadajo pravice, ki temeljijo na določbah Uredbe št. 261/2004, in tiste, ki temeljijo na določbah Montrealske konvencije, v različna regulativna okvira, se pravila o mednarodni pristojnosti iz te konvencije ne uporabljajo za zahtevke, vložene *zgolj na podlagi Uredbe št. 261/2004*, saj je treba zadnjenavedene preizkusiti ob upoštevanju Uredbe št. 44/2001“.²⁸ Iz besedila, ki sem ga poudaril, bi lahko izhajalo, kot navaja predložitveno sodišče, da ta analiza morda velja le za tožbe, ki temeljijo izključno na določbah Uredbe št. 261/2004.

44. Vendar so ugotovitve, upoštevane v tej sodni praksi, po mojem mnenju upoštevne *mutatis mutandis* za spor, kakršen je obravnavan v postopku v glavni stvari ter v katerem zahtevki tožečih strank *hkrati* temeljijo delno na določbah Uredbe št. 261/2004 in delno na drugih pravnih pravilih. Obstoj različnih regulativnih okvirov namreč tudi v tem primeru zahteva, da se za pravice, ki izhajajo iz Uredbe št. 261/2004 oziroma Montrealske konvencije, uporabljajo različna pravila o mednarodni pristojnosti.²⁹

45. Iz navedenega po mojem mnenju izhaja, da je mednarodna pristojnost sodišča države članice za razsojanje o prvem delu navedenih zahtevkov odvisna od ustreznih določb Uredbe št. 44/2001 ali še raje, v obravnavanem primeru, Uredbe št. 1215/2012, ki se uporablja *ratione temporis*, in ne od člena 33 navedene konvencije. Drugače povedano, menim, da mora sodišče, ki mu je zadeva predložena, pri tožbenih predlogih, ki se nanašajo na pavšalno odškodnino in povračilo stroškov ter katerih pravna podlaga so določbe Uredbe št. 261/2004, presoditi svojo pristojnost glede na Uredbo št. 1215/2012 ter, natančneje, v sporu o glavni stvari, glede na njena člena 4 in 7.³⁰

46. Naj spomnim, da je na podlagi člena 4(1) Uredbe št. 1215/2012 lahko tožena stranka s stalnim prebivališčem v državi članici tožena pred sodišči te države. Vendar je v členu 7, točka 1, te uredbe navedeno posebno pravilo o pristojnosti v zadevah v zvezi s pogodbenimi razmerji, v skladu s katerim lahko tožeča stranka izbere drugo navezno okoliščino, in sicer kraj izpolnitve obveznosti, na kateri zahtevki temelji, pri čemer se v skladu z navedeno točko (1)(b) za takega šteje kraj, kjer je bila ali bi morala biti opravljena zadevna storitev. Kot navaja predložitveno sodišče v prvem vprašanju za predhodno odločanje, je Sodišče razsodilo, da se s tem pravilom določi pristojno sodišče na

²⁸ Glej sodbi z dne 9. julija 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, točki 27 in 28), ter z dne 10. marca 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, točki 43 in 46).

²⁹ V zvezi z uporabo različnih pravil o pristojnosti glede na materialnopravno pravilo, na katero se sklicuje tožeča stranka, glej po analogiji v zvezi z odškodninsko tožbo, ki spada med „zadeve v zvezi s pogodbenimi razmerji“ in/ali „zadeve v zvezi z delikti“ v smislu člena 5 Uredbe št. 44/2001, moje sklepne predloge v zadevi Bosworth in Hurley (C-603/17, EU:C:2019:65, točke od 70 do 90).

³⁰ Naj pojasnim, da se v skladu s členom 17(3) Uredbe št. 1215/2012 posebna pravila o pristojnosti v korist potrošnikov, ki so določena v tej uredbi in v skladu s katerimi je mogoče prodajalca ali ponudnika pozvati „pred sodišči v kraju, kjer ima potrošnik stalno prebivališče“, ne uporabljajo, kadar gre pri kupljeni storitvi, tako kot v sporu o glavni stvari, za let, ki ne vključuje kombinacije prevoza in namestitve za pavšalno ceno (glej tudi sodbo z dne 11. aprila 2019, Ryanair, C-464/18, EU:C:2019:311, točka 28).

mednarodni in tudi nacionalni ravni.³¹ Sodišče je, kar natančneje zadeva storitve mednarodnega letalskega prevoza, navedeno določbo razlagalo tako, da lahko tožeča stranka izbira med sodiščem, na območju krajeвне pristojnosti katerega je kraj odhoda ali kraj prihoda letala, kot sta dogovorjena v zadevni pogodbi.³²

b) Pravila o pristojnosti, ki se uporabljajo za tožbene predloge, za katere velja Montrealska konvencija

47. Podobno kot družba easyJet, italijanska vlada in Komisija menim, da se, kar zadeva tožbe, ki temeljijo na Montrealski konvenciji ali, natančneje, v obravnavanem primeru, tožbeni predlogi, ki spadajo na področje uporabe te konvencije, uporabljajo pravila o pristojnosti, navedena v členu 33 te konvencije.³³

48. Uporaba člena 33 Montrealske konvencije je namreč mogoča glede na določbe Uredbe št. 1215/2012 v zvezi z razmerji z drugimi instrumenti, ki urejajo sodno pristojnost na ozemlju Unije, in sicer glede na člen 67 in člen 71(1) te uredbe. Zadnjenavedena dovoljujeta uporabo pravil o sodni pristojnosti, ki se nanašajo na posebna področja, med katerimi je brez vsakršnega dvoma letalski prevoz, in ki so zajeta v aktih Unije oziroma v konvencijah, katerih pogodbenice so države članice. Toda Montrealska konvencija je zdaj sestavni del pravnega reda Unije³⁴ in na področjih, ki spadajo na njeno področje uporabe, celo prevlada nad akti sekundarnega prava Unije, kot je Uredba št. 261/2004.³⁵

49. Zato menim, da mora sodišče, ki mu je zadeva predložena, v primeru tožbe, ki delno spada na področje uporabe Montrealske konvencije, zlasti njenega člena 19 v zvezi s povračilom škode, nastale zaradi zamude leta,³⁶ določiti svojo pristojnost za razsojanje o tem delu tožbe glede na člen 33 navedene konvencije, v skladu s katerim lahko tožeča stranka izbere, da proti zadevnemu letalskemu prevozniku sproži postopek na območju ene od držav pogodbenic bodisi pred sodiščem, na območju krajeвне pristojnosti katerega je sedež tega prevoznika ali druga podobna navezna okoliščina,³⁷ bodisi pred sodiščem, v okraju katerega je namembni kraj zadevnega leta.

c) Praktične posledice predlagane razlage

50. Iz navedenega izhaja, da mora sodišče, ki mu je zadeva predložena, v okviru odškodninske tožbe, vložene proti letalskemu prevozniku, kakršna je obravnavana v postopku v glavni stvari, po mojem mnenju svojo pristojnost presoditi z porazdeljeno uporabo, prvič, člena 4(1) v povezavi s členom 7, točka 1, Uredbe št. 1215/2012 v zvezi s tožbenimi predlogi, ki temeljijo na določbah Uredbe št. 261/2004, in drugič, člena 33 Montrealske konvencije v zvezi s tožbenimi predlogi, ki spadajo na področje uporabe člena 19 te konvencije.

51. Naj poudarim, da če bi Sodišče sprejelo tako predlagano razlago, bi bilo po mojem mnenju tveganje, da bi se sodna pristojnost za razsojanje o taki hibridni tožbi razpršila med sodišča različnih držav, v praksi razmeroma omejeno. Ugotoviti je namreč mogoče, da obstajata dve merili v zvezi s sodno pristojnostjo, ki sta skupni Uredbi št. 1215/2012 in Montrealski konvenciji, in sicer ne le kraj

³¹ Glej sodbo z dne 3. maja 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, točka 30).

³² Glej zlasti sodbi z dne 7. marca 2018, flightright in drugi (C-274/16, C-447/16 in C-448/16, EU:C:2018:160, točki 67 in 68), ter z dne 11. julija 2018, Zurich Insurance in Metso Minerals (C-88/17, EU:C:2018:558, točke od 15 do 18).

³³ Glej tudi v tem smislu sklepne predloge generalnega pravobranilca M. Szpunarja v zadevi Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:325, točka 29) in sklepne predloge generalne pravobranilke E. Sharpston v zadevi Flight Refund (C-94/14, EU:C:2015:723, točka 52).

³⁴ Glej tudi točko 29 teh sklepnih predlogov.

³⁵ Glej sodbi z dne 10. julija 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, točka 43), in z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, točka 28).

³⁶ Naj glede na okoliščine spora o glavni stvari pojasnim, da ta konvencija ne vsebuje določb o odpovedi leta (glej tudi sklepne predloge generalne pravobranilke E. Sharpston v zadevi Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:145, točka 58).

³⁷ To je „v kraju prebivališča [sedeža]“ zadevnega prevoznika ali v kraju „[njegove] poslovne enote, prek katere je bila sklenjena pogodba“.

stalnega prebivališča tožene stranke, temveč tudi namembni kraj leta,³⁸ kar sta merili, med katerima lahko potniki svobodno izbirajo,³⁹ kadar pred sodiščem sprožijo postopek proti letalskemu prevozniku, kar omogoča, da vse dele tožbe obravnava eno in isto sodišče. Poleg tega bi se bilo mogoče z morebitno uporabo pravil o sorodnih tožbah, določenih v členu 30 Uredbe št. 1215/2012, izogniti obstoju več različnih ali celo sočasnih sodnih postopkov.

52. Glede na vse te ugotovitve je treba po mojem mnenju na prvo postavljeno vprašanje odgovoriti, da kadar je namen tožbe, ki so jo vložili letalski potniki, po eni strani doseči plačilo pavšalnih in poenotenih dajatev, ki izhajajo iz členov 5, 7, 9 in 12 Uredbe št. 261/2004, ter po drugi strani nadomestilo za dodatno škodo, ki spada na področje uporabe Montrealske konvencije, mora sodišče države članice, ki mu je bila predložena zadeva, presoditi svojo pristojnost za prvi del teh zahtevkov glede na upoštevene določbe Uredbe št. 1215/2012 in za drugi del glede na člen 33 te konvencije.

C. Določitev mednarodne in notranje krajevne pristojnosti s členom 33(1) Montrealske konvencije (drugo vprašanje)

1. Predmet drugega vprašanja za predhodno odločanje

53. Drugo vprašanje za predhodno odločanje je Sodišču postavljeno, če bi to na prvo vprašanje odgovorilo, da – kot sem predlagal zgoraj – se člen 33 Montrealske konvencije v okoliščinah, kakršne so obravnavane v sporu o glavni stvari, uporablja za določitev sodne pristojnosti v zvezi s tožbenimi predlogi, ki se nanašajo na individualno odškodnino in so zajeti s to konvencijo, ne pa z Uredbo št. 261/2004.

54. Sodišču je v bistvu prvič postavljeno vprašanje, ali je v tem primeru cilj navedenega člena 33 in natančneje njegovega odstavka 1⁴⁰, kadar obstaja čezmejni spor, porazdeliti pristojnost *ratione loci* le na mednarodni ravni, to je med državami članicami pogodbenicami navedene konvencije, ali pa tudi na nacionalni ravni, to je med sodišči vsake od teh držav.

55. Tribunale ordinario di Roma (sodišče v Rimu) ima dvome v zvezi z razlago člena 33 Montrealske konvencije, ki jo je očitno sprejelo Corte suprema di cassazione (kasacijsko sodišče, Italija)⁴¹ in v skladu s katero je v tej določbi opredeljena le država pogodbenica, v okviru pravne ureditve katere se izvaja pristojnost v čezmejnih sporih, brez poseganja v uporabo veljavnih nacionalnih pravil te države, kar zadeva določitev pristojnega sodišča v njej.

38 V zvezi z zadnjenavedenim vidikom Komisija ob sklicevanju na sklepne predloge generalne pravobranilke E. Sharpston v zadevi Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:145, točka 47 in naslednje) meni, da se pojem „namembni kraj“ v smislu člena 33 Montrealske konvencije ne bi smel razlagati preozko, tako da bi bilo mogoče v primeru povratnega leta, kakršen je obravnavan v sporu o glavni stvari, s tem pojmom zajeti tudi namembni kraj dohodnega leta. Čeprav se mi zdi tak pristop pravilen, ugotavljam, da razlaga tega pojma v obravnavanem primeru ni potrebna, ker predložitevno sodišče na podlagi tega merila ne more biti pristojno, saj letališče Fiumicino ni v njegovem okraju.

39 Naj, nasprotno, poudarim, da kraj odhoda zadevnega leta, ki je druga navezna okoliščina, dovoljena s členom 7, točka 1, Uredbe št. 1215/2012, kot jo je razlagalo Sodišče, v členu 33 Montrealske konvencije ni določen.

40 Navedena tri vprašanja za predhodno odločanje se sicer res, gledano kot celota, nanašajo na „člen 33 Montrealske konvencije“. Vendar menim, da v obravnavanem primeru ni treba razlagati odstavkov 2 in 3 tega člena, ki zadevajo le „škodo, ki izhaja iz smrti ali poškodbe potnika“, in sicer z vidika predmeta spora o glavni stvari, ki se nanaša na škodo zaradi odpovedi ali zamude letov, in tudi z vidika razlogov, navedenih v predložiteni odločbi, ki se nanašajo izključno na vsebino odstavka 1 tega člena 33. Nasprotno bom na kratko spomnil na vsebino odstavka 4 navedenega člena kot kontekstualnega elementa razlage njegovega odstavka 1 (točka 70 in naslednje teh sklepnih predlogov).

41 V zvezi s tem se predložitevno sodišče sklicuje na odločbi navedenega sodišča, citirani, kot sledi: „sodba št. 15028/05 in sklep št. 11183/05“.

56. Navedeno sodišče navaja, da če je ta razlaga pravilna, bi izvajanje italijanskih procesnih pravil vodilo do tega, da bi bilo to samo sodišče razglašeno za pristojno za odločanje o sporu o glavni stvari.⁴² Nasprotno pa, če bi se ta člen 33 razlagal tako, da neposredno določa pristojno sodišče znotraj posamezne države pogodbenice, brez poseganja v uporabo nacionalnega procesnega prava v preostalem, bi bilo torej pristojno Tribunale di Civitavecchia (sodišče v Civitavecchii), na območju krajevne pristojnosti katerega je letališče odhoda odhodnega leta in prihoda dohodnega leta.

57. Nasprotje med zgoraj navedenima pristopoma, prisotno v sodni praksi drugih držav pogodbenic Montrealske konvencije,⁴³ izhaja tudi iz stališč, predstavljenih v obravnavanem primeru. A. Guaitoli in drugi ter italijanska vlada namreč trdijo, da člen 33 Montrealske konvencije ureja samo delitev sodne pristojnosti med državami pogodbenicami,⁴⁴ medtem ko družba easyJet in Komisija menita, da je namen meril, opredeljenih v tej določbi, določiti tudi nacionalno krajevno pristojnost znotraj vsake države. Tudi sam se strinjam s tem zadnjim mnenjem iz razlogov, navedenih v nadaljevanju, ki so v skladu z zgoraj navedenimi pravili razlage.⁴⁵

2. Jezikovna razlaga

58. Kar zadeva besedilo člena 33 Montrealske konvencije, naj poudarim, da je verodostojnih le šest jezikovnih različic tega instrumenta, opredeljenih kot „verodostojne“, med katerimi so tri različice v uradnih jezikih Unije, in sicer angleščini, španščini in francoščini.⁴⁶ Iz navedenega izhaja, da ugotovitve, ki so bile v obravnavanem primeru predstavljene zlasti glede na prevod navedenega člena 33 v italijanščino, ne morejo biti odločilne.

59. Poleg tega naj spomnim, da je treba pojme iz Montrealske konvencije razlagati enotno in samostojno, tako da Sodišče pri razlagi teh pojmov v okviru predhodnega odločanja ne sme upoštevati različnih pomenov, ki bi jih ti pojmi lahko imeli v nacionalnih pravnih ureditvah držav članic Unije, temveč pravila razlage splošnega mednarodnega prava, ki veljajo zanjo.⁴⁷

60. V obravnavanem primeru menim, da v nasprotju s trditvijo italijanske vlade in z dozdevno presojo Corte suprema di cassazione (kasacijsko sodišče),⁴⁸ naslov člena 33 Montrealske konvencije, vsaj v angleški, španski in francoski različici⁴⁹, ne pomeni, da so želeli avtorji te določbe v njej vsebovana pravila omejiti na delitev sodne pristojnosti le na raven držav pogodbenic. Nasprotno, natančneje, menim, da izraz „Jurisdiction compétente“ (pristojno sodišče), sprejet v francoski različici, prej kaže dodelitev pristojnosti „sodišču“ (jurisdiction), in ne državi, pri čemer se navedeni izraz v tem jeziku navadno uporablja za splošen opis vseh vrst organov, ki izvajajo sodno pristojnost.

42 A. Guaitoli in drugi navajajo, da bi uporaba codice di procedura civile (italijanski zakonik o civilnem postopku) in tudi codice del consumo (italijanski zakonik o varstvu potrošnikov) v obravnavanem primeru vodila do priznanja pristojnosti Tribunale ordinario di Roma (sodišče v Rimu), in sicer na podlagi kraja, kjer je nastala sporna obveznost ali kjer jo je treba izpolniti, oziroma kraja prebivališča zadevnih potrošnikov.

43 Glej Dettling-Ott, R., „Article 33“, v: *Montreal Convention*, urednika Giemulla, E., in Schmid, R., Kluwer, Nizozemska, 2010, točka 21 in naslednje, ter Dettling-Ott, R., „Artikel 33“, v: *Montrealer Übereinkommen*, urednika Giemulla, E., in Schmid, R., Luchterhand, Nemčija, 2016, točka 21 in naslednje.

44 Italijanska vlada navaja, da ta razlaga ustreza prevladujoči sodni praksi Corte suprema di cassazione (kasacijsko sodišče), pri čemer se sklicuje na sklep št. 8901 z dne 4. maja 2016, v skladu s katerim „[č]len 33(1) Montrealske konvencije [...], kot to očitno izhaja iz njegovega naslova („Sodna pristojnost“), ne zadeva stvarne pristojnosti pri sporih med potnikom in letalskim prevoznikom, temveč ureja [...] delitev pristojnosti med sodišči iz različnih držav. To je potrjeno z odstavkom 4 navedenega člena, v skladu s katerim spore med letalskimi prevozniki in potniki „ureja pravo sodišča, ki mu je primer predložen“, kar posledično vključuje pravico v zvezi z delitvijo pristojnosti med različnimi sodišči iste države glede na vrednost spora.“ A. Guaitoli in drugi citirajo tudi to odločbo in druge, kot sledi: „Cass. S.U. 6630/1993, Cass. Ord.za 11183/2005, Cass. 15028/2005, Cass. S.U. 13689/2006, Cass. S.U. 22035/2014 in Cass. Ord.za 8901/2016“.

45 Glej točko 29 teh sklepnih predlogov.

46 Glej v zvezi z upoštevanjem šestih jezikovnih različic, v katerih je bila pripravljena Montrealska konvencija (in sicer v angleščini, arabščini, kitajščini, španščini, francoščini in ruščini), sodbi z dne 6. maja 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, točka 24), ter z dne 17. februarja 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, točke 23 in od 31 do 34).

47 Glej v tem smislu sodbo z dne 6. maja 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, točki 21 in 22).

48 Glej sodno prakso, navedeno v opombi 44 teh sklepnih predlogov.

49 In sicer „Jurisdiction“, „Jurisdicción“ in „Jurisdiction compétente“. Naj pojasnim, da je naslov, izbran za prevod navedenega člena 33 v italijanščino (neverodostojna jezikovna različica), „Competenza giurisdizionale“ (sodna pristojnost).

61. Moje stališče je podprto z ubeseditvijo odstavka 1⁵⁰ navedenega člena 33, vsaj v angleški, španski in francoski različici. Podobno kot predložitveno sodišče, družba easyJet in Komisija ugotavljam, da se s to določbo podeljuje pristojnost točno določenemu sodišču na podlagi več stopenj. Najprej, odstavek 1 se nanaša na „ozemlje ene od držav pogodbenic“⁵¹, nato je v njem pojasnjeno, katero sodišče med tistimi, ki so pristojna na tem ozemlju, je mogoče razglasiti za pristojno *ratione loci*, pri čemer je izraz „sodišče“⁵² uporabljen v ednini, in ne množini, in sicer dvakrat,⁵³ da bi se opredelile različne navezne okoliščine, na katere lahko tožeča stranka opre svojo odškodninsko tožbo, pri čemer je z vsako od teh okoliščin opisan tudi natančno določen kraj.⁵⁴

62. Uporaba te terminologije pa ni nepomembna, kot je bilo poudarjeno v podobnem kontekstu, in sicer kontekstu Bruseljske konvencije⁵⁵, ki prav tako vsebuje pravila o sodni pristojnosti, ki se uporabljajo za tožbe na področju civilne odgovornosti. Namen tovrstnega besedila je tožeči stranki omogočiti, da tožbo vloži neposredno pri enem od tako določenih sodišč, ne da bi bilo treba upoštevati nacionalna pravila o krajevni pristojnosti, ki veljajo v zadevni državi, tudi takrat, kadar se z njihovo uporabo pristojnost ne bi podelila temu sodišču.⁵⁶

63. Sodišče je poleg tega določbe prava Unije, ki urejajo sodno pristojnost in katerih besedilo je podobno tistemu, na katero se nanaša obravnavano vprašanje za predhodno odločanje, in sicer je v njem kot navezna okoliščina navedeno sodišče v ednini, razlagalo v smislu, da te „določa[jo] tako mednarodno pristojnost kot krajevno pristojnost“ in „ima[jo][...] namen poenotiti kolizijska pravila glede pristojnosti in torej neposredno določiti pristojno sodišče brez napotitve na notranje pravo držav članic“⁵⁷. Po mojem mnenju mora biti v obravnavanem primeru enako.⁵⁸

64. Nazadnje, podobno kot predložitveno sodišče, družba easyJet in Komisija menim, da če bi bil cilj člena 33(1) Montrealske konvencije dejansko določiti le pristojnost sodišč države pogodbenice, obravnavanih kot celota, tako da bi se določeni državi pustila svoboda, da določi krajevno pristojno sodišče na podlagi svojih nacionalnih pravil, kot predlagajo A. Guaitoli in drugi ter italijanska vlada, bi avtorji to določbo brez vsakršnega dvoma ubesedili drugače, in sicer tako, da bi bolj ustrezala temu cilju.

3. Teleološka razlaga

65. Glede na cilje, navedene v Montrealski konvenciji, in jasne cilje njenega člena 33(1) menim, da je razlaga te določbe, ki jo predlagam, ustrežnejša za izpolnitev navedenih ciljev kot v primeru nasprotné razlage.

50 Odstavek 1, katerega razlaga je še zlasti pomembna v obravnavani zadevi, in sicer iz razlogov, navedenih v opombi 40 teh sklepnih predlogov.

51 Podobno v različicah v angleščini: „the territory of one of the States Parties“ in španščini: „el territorio de uno de los Estados Partes“.

52 Podobno v različicah v angleščini: „the court“ in španščini: „el tribunal“.

53 Naj pripomnim, da je s to ubeseditvijo ponovljena tista iz člena 28(1) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, podpisane v Varšavi 12. oktobra 1929 (v nadaljevanju: Varšavska konvencija), ki jo je nadomestila Montrealska konvencija (glej prvi odstavek in člen 55 te konvencije).

54 Naj spomnim, da ima tožeča stranka izbiro, da vloži tožbo „bodisi pri sodišču v kraju prebivališča [sedeža] prevoznika ali v glavnem kraju poslovanja ali poslovne enote, prek katere je bila sklenjena pogodba, bodisi pri sodišču v namembnem kraju“.

55 Konvencija o pristojnosti in izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah, sklenjena 27. septembra 1968 v Bruslju (UL 1972, L 299, str. 32), nadomeščena z uredbama št. 44/2001 in št. 1215/2012.

56 Glej Jenardovo poročilo o Bruseljski konvenciji (UL 1979, C 59, str. 22) v zvezi s „posebnimi pravili o pristojnosti“, ki so navedena, natančneje, v njenem členu 5, točka 1, v skladu s katerim „se lahko tožena stranka s stalnim prebivališčem na ozemlju države pogodbenice toži v drugi državi pogodbenici [...] v zadevah v zvezi s pogodbenimi razmerji, na sodišču v kraju, kjer je bila ali mora biti izpolnjena obveznost“, kar je v nasprotju s splošnim pravilom o pristojnosti, navedenim v njenem členu 2, ki se nanaša na „sodišča držav“, kjer ima tožena stranka stalno prebivališče“ (moj poudarek). To velja tudi za uredbi št. 44/2001 in št. 1215/2012.

57 Glej v zvezi s členom 5, točka 1, Uredbe št. 44/2001 (ki je enakovreden členu 5, točka 1, Bruseljske konvencije) sodbo z dne 3. maja 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, točka 30), in v zvezi s členom 3(b) Uredbe Sveta (ES) št. 4/2009 z dne 18. decembra 2008 o pristojnosti, pravu, ki se uporablja, priznavanju in izvrševanju sodnih odločb ter sodelovanju v preživninskih zadevah (UL 2009, L 7, str. 1) sodbo z dne 18. decembra 2014, Sanders in Huber (C-400/13 in C-408/13, EU:C:2014:2461, točka 30).

58 Glede preostalega področja uporabe, ki ga imajo v skladu s členom 33(4) Montrealske konvencije nacionalna procesna pravila, glej točko 70 in naslednje teh sklepnih predlogov.

66. Sodišče je namreč že večkrat poudarilo, da iz preambule Montrealske konvencije⁵⁹ izhaja, da glavni cilji držav pogodbenic ni bil le „varovanje interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu“, temveč tudi „nadaljnja uskladitev in kodifikacija nekaterih predpisov [o tem prevozu] za doseganje pravičnega ravnotežja interesov“, ki so obravnavani, zlasti kar zadeva interese letalskih prevoznikov in interese potnikov.⁶⁰

67. Če bi se v obravnavanem primeru člen 33(1) navedene konvencije razlagal tako, da je v skladu z njegovimi določbami sodno pristojna le ena od držav pogodbenic, in ne neposredno prav določeno sodišče, to po mojem mnenju ne bi bilo v skladu z željo po večjem poenotenju, ki so jo izrazili avtorji tega instrumenta,⁶¹ s čimer se predpostavlja, da se želi čim bolj izogniti sklicevanju na različne nacionalne zakonodaje. Poleg tega menim, da s tako razlago ne bi bilo mogoče dovolj zaščititi interesov potrošnikov, hkrati pa zagotoviti pravično ravnovesje z interesi letalskih prevoznikov.

68. Naj v zvezi s tem poudarim, da je namen sprejetja pravil, s katerimi se neposredno določi krajevno pristojno sodišče, na splošno po eni strani organom držav in tudi zadevnim osebam olajšati izvajanje teh pravil ter po drugi strani zagotoviti ustrezno bližino med tem sodiščem in predmetom spora, ki ga je treba rešiti.⁶² Poleg tega menim, da tovrstna pravila v interesu tožečih in tudi toženih strank zagotavljajo večjo predvidljivost in večjo pravno varnost, kot če bi bila lahko pristojna vsa sodišča posamezne države, in bi zato morale stranke v sporu analizirati nacionalna pravila, da bi ugotovile, katero od teh sodišč je krajevno pristojno.⁶³ Zdi se mi torej razumno šteti, da je bil tak namen avtorjev navedenega člena 33(1), ko so se odločili za zgoraj navedeno ubeseditev. Zato menim, da bi lahko bil poln učinek te določbe v primeru razlage, ki je v nasprotju z mojo, oslabljen.

4. Sistematična razlaga

69. Način razlage člena 33(1) Montrealske konvencije, ki ga predlagam, po mojem mnenju nikakor ni v nasprotju z okvirom, v katerega se ta določba umešča.

70. V zvezi s tem naj pripomnim, da se italijanska vlada sklicuje na zgoraj navedeno sodno prakso Corte suprema di cassazione (kasacijsko sodišče),⁶⁴ v skladu s katero bi moral odstavek 1 člena 33 urejati le delitev pristojnosti med državami pogodbenicami Montrealske konvencije, zlasti zaradi vsebine odstavka 4 tega člena, v skladu s katerim „[v]prašanja v zvezi s postopkom ureja pravo sodišča, ki mu je primer predložen“. ⁶⁵ Navedena vlada iz te določbe sklepa, da je državam pogodbenicam v okviru njihove procesne avtonomije prepuščeno, da uredijo vsako procesno področje, ki ni izrecno urejeno s to konvencijo, in da bi bilo zato treba uporabiti nacionalna procesna pravila, s katerimi se določi, katero nacionalno sodišče je krajevno pristojno.

⁵⁹ Natančneje, glede na tretjo in peto alinejo navedene preambule.

⁶⁰ Glej sodbe z dne 6. maja 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, točka 30 in naslednje); z dne 22. novembra 2012, Espada Sánchez in drugi (C-410/11, EU:C:2012:747, točki 29 in 30); z dne 17. februarja 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, točki 38 in 48), ter z dne 12. aprila 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, točki 34 in 43).

⁶¹ Ker je namen Montrealske konvencije uskladiti čim več vidikov, tako materialnopравnih kot tudi tistih, povezanih s pristojnostjo, v zadevah, ki spadajo na njeno področje uporabe.

⁶² Glej v istem smislu poročilo P. Jenarda o Bruseljski konvenciji (str. 22), opomba 56.

⁶³ Glej po analogiji v zvezi s členom 5, točka 1, Uredbe št. 44/2001 in členom 7, točka 1, Uredbe št. 1215/2012, sodbe z dne 3. maja 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, točke od 22 do 30); z dne 9. julija 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, točka 45); z dne 7. marca 2018, flightright in drugi (C-274/16, C-447/16 in C-448/16, EU:C:2018:160, točke od 70 do 75); z dne 11. julija 2018, Zurich Insurance in Metso Minerals (C-88/17, EU:C:2018:558, točke od 15 do 24), in z dne 4. oktobra 2018, Feniks (C-337/17, EU:C:2018:805, točka 44).

⁶⁴ Glej opombo 44 teh sklepni predlogov.

⁶⁵ V različicah tega odstavka 4 v angleščini: „[q]uestions of procedure shall be governed by the law of the court seised of the case“ in v španščini: „[l]as cuestiones de procedimiento se regirán por la ley del tribunal que conoce el caso“. Ubeseitev, izbrana v prevodu te določbe v italijanščino (neverodostojna jezikovna različica), je: „[s]i applicano le norme procedurali del tribunale adito“. Poleg tega je bilo že v členu 28(2) Varšavske konvencije navedeno: „Postopek ureja pravo sodišča, ki mu je primer predložen.“

71. A. Guaitoli in drugi podobno v bistvu trdijo, da če so avtorji člena 33 Montrealske konvencije želeli urediti nacionalno krajevno pristojnost vsake države pogodbenice, bi morali uvesti določbe, ki urejajo tudi pristojnost, povezano z vrednostjo sporov, vendar pa naj tega ne bi storili.

72. Vendar je treba te argumente po mojem mnenju zavrnil. Podobno kot predložitveno sodišče in družba easyJet namreč menim, da je treba odstavek 1 navedenega člena 33 v povezavi z njegovim odstavkom 4 razlagati tako, da je izrecen cilj prvonavedene določbe urediti pristojnost *ratione loci* ne le na ravni držav pogodbenic, temveč tudi na ravni njihovih sodišč, brez poseganja v pravna pravila, ki veljajo v državi, kjer je sodišče, ki mu je zadeva predložena, kar zadeva preostanek procesnih vprašanj.

73. Drugače povedano, menim, da je treba sklicevanje na nacionalno pravo, kot je to v členu 33(4) Montrealske konvencije, razumeti kot sklicevanje na preostala pravila, ker se nanaša na procesna pravila, ki se razlikujejo od poenotenih naveznih okoliščin, ki urejajo pristojnost *ratione loci* in ki so navedena v tem odstavku 1. Predmet drugih sklicevanj na pravo sodišča, ki mu je zadeva predložena, navedenih v členih 35 in 45 te konvencije⁶⁶, po mojem mnenju podpre moje stališče.

74. Države pogodbenice navedene konvencije lahko na podlagi avtonomije, ki jo imajo na procesnem področju, po mojem mnenju lahko še naprej prosto določajo obseg območja krajevne in materialnopravne pristojnosti sodišč, ki so na njihovem ozemlju.⁶⁷ Vendar naj pojasnim, da bi bilo treba to avtonomijo omejiti s potrebo, da se določbam te konvencije ne odvzame polni učinek z uporabo pravil, ki izhajajo iz *lex fori*.⁶⁸

75. Zato je treba po mojem mnenju na drugo vprašanje za predhodno odločanje odgovoriti, da je treba člen 33(1) Montrealske konvencije razlagati tako, da za namene odškodninskih tožb zaradi škode, ki spada na področje uporabe te konvencije,⁶⁹ ne ureja le delitve sodne pristojnosti med državami članicami, ki so njene pogodbenice, temveč tudi delitev krajevne pristojnosti med sodišči vsake od teh držav.

D. Uporaba Montrealske konvencije na izključen način ali v povezavi z Uredbo št. 1215/2012 (tretje vprašanje)

76. Tretje vprašanje za predhodno odločanje se postavlja, če bi Sodišče v nasprotju z mojim zgoraj navedenim predlogom razsodilo, da lahko člen 33 Montrealske konvencije, ki se uporablja, kadar začeti postopek spada na področje uporabe njenih določb, ureja samo delitev sodne pristojnosti med državami pogodbenicami te konvencije.

77. Tribunale ordinario di Roma (tribunal de Rome) v bistvu sprašuje, ali bi bilo treba v tem primeru uporabiti člen 33 navedene konvencije izključno tako, da ne bi bilo mogoče uporabiti člena 7 Uredbe št. 1215/2012, ali pa bi bilo treba ti določbi uporabiti hkrati, da bi se neposredno določili sodna pristojnost zadevne države in tudi krajevna pristojnost enega od sodišč v tej državi.

⁶⁶ V zvezi z izračunom roka za vložitev tožbe ter v zvezi z učinki pritožbe v okviru intervencije in postopkom, ki se uporablja zanjo.

⁶⁷ Tako da bi lahko države na primer ustanovile specializirana sodišča. Glej po analogiji v zvezi z Uredbo Sveta (ES) št. 2201/2003 z dne 27. novembra 2003 o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v zakonskih sporih in sporih v zvezi s starševsko odgovornostjo ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1347/2000 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 19, zvezek 6, str. 243) zlasti sodbo z dne 9. januarja 2015, RG (C-498/14 PPU, EU:C:2015:3, točka 41 in od 51 do 54).

⁶⁸ Glej po analogiji v zvezi z medsebojnim vplivanjem procesnih pravil, ki veljajo v državah članicah Unije, in pravil o sodni pristojnosti, navedenih v Uredbi št. 44/2001, Uredbi št. 1215/2012 ali Uredbi št. 4/2009, sodbe z dne 15. marca 2012, G (C-292/10, EU:C:2012:142, točka 44 in naslednje); z dne 18. decembra 2014, Sanders in Huber (C-400/13 in C-408/13, EU:C:2014:2461, točke od 30 do 32); z dne 10. marca 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, točki 62 in 66), ter z dne 31. maja 2018, Nothartová (C-306/17, EU:C:2018:360, točka 28).

⁶⁹ Nasprotno je treba iz razlogov, navedenih v odgovor na prvo vprašanje (točka 32 in naslednje teh sklepnih predlogov), sodno pristojnost določiti z uporabo določb Uredbe št. 1215/2012, kar zadeva tožbene predloge, s katerimi se želi doseči plačilo pavšalnih in poenotenih dajatev, ki izhajajo iz določb Uredbe št. 261/2004.

78. Navedeno sodišče pojasnjuje, da bi bilo v primeru izključne uporabe Montrealske konvencije in določitve nacionalne krajevne pristojnosti z nacionalnimi zakonodajami, kar je v skladu z razlago Corte suprema di cassazione (kasacijsko sodišče),⁷⁰ torej pristojno za razsojanje o sporu o glavni stvari. Nasprotno bi bilo v primeru skupne uporabe te konvencije za porazdelitev pristojnosti med države in dodatno navedene uredbe za določitev nacionalne pristojnosti pristojno Tribunale di Civitavecchia (sodišče v Civitavecchii).

79. Vendar glede na dele odgovora, ki sem jih predlagal na prvi dve vprašanji v zvezi s tem, kako je treba povezati Montrealsko konvencijo in Uredbo št. 1215/2012, menim, da ni treba odgovoriti na tretje vprašanje, ki je postalo brezpredmetno, niti navesti obsežnejših ugotovitev v zvezi z njim.

V. Predlog

80. Glede na zgornje ugotovitve Sodišču predlagam, naj na vprašanja za predhodno odločanje, ki jih je postavilo Tribunale ordinario di Roma (sodišče v Rimu, Italija), odgovori:

1. Kadar je namen tožbe, ki so jo vložili letalski potniki, po eni strani doseči plačilo pavšalnih in poenotenih dajatev, ki izhajajo iz členov 5, 7, 9 in 12 Uredbe (EU) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91, in po drugi strani nadomestilo za dodatno škodo, ki spada na področje uporabe Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sklenjena 28. maja 1999 v Montrealu in ki je bila v imenu Evropske skupnosti odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001, mora sodišče države članice, ki mu je bila predložena zadeva, presoditi svojo pristojnost za prvi del teh zahtevkov glede na upoštevne določbe Uredbe (EU) št. 1215/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. decembra 2012 o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah, za drugi del pa glede na člen 33 te konvencije.
2. Člen 33(1) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, sklenjene 28. maja 1999 v Montrealu, je treba razlagati tako, da za namene odškodninskih tožb zaradi škode, ki spada na področje uporabe te konvencije, ne ureja le delitve sodne pristojnosti med državami članicami, ki so njene pogodbenice, temveč tudi delitev krajevne pristojnosti med sodišči vsake od teh držav.

⁷⁰ Glej sodno prakso, navedeno v opombah 41 in 44 teh sklepnih predlogov.