



Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
föredraget den 20 juni 2019¹

Mål C-213/18

**Adriano Guaitoli,
Concepción Casan Rodriguez,
Alessandro Celano Tomassoni,
Antonia Cirilli,
Lucia Cortini,
Mario Giuli,
Patrizia Padroni**

**mot
easyJet Airline Co. Ltd**

(begäran om förhandsavgörande från Tribunale ordinario di Roma (domstolen i Rom, Italien))

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttransport – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artiklarna 5, 7, 9 och 12 – Talan om schablonmässig kompensation och individualiserad ersättning för skada som passagerare lidit till följd av en inställd eller kraftigt försenad flygning – Internationell och intern lokal domstolsbehörighet – Tillämpliga bestämmelser – Montrealkonventionen – Artikel 33 – Förordning (EU) nr 1215/2012 – Artikel 7.1 – Förhållandet mellan dessa bestämmelser”

I. Inledning

1. Begäran om förhandsavgörande från Tribunale ordinario di Roma (domstolen i Rom, Italien) avser huvudsakligen tolkningen av artikel 33 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter² (nedan kallad Montrealkonventionen). I denna bestämmelse regleras vilken domstol som är behörig vid en talan om ersättning mot ett lufttrafikföretag som omfattas av denna konventions tillämpningsområde.

2. Den hänskjutande domstolen vill få klarhet i hur denna konvention ska tillämpas i förhållande till förordning (EU) nr 1215/2012,³ vilken reglerar bland annat domstols behörighet inom det område som omfattas av denna förordning,⁴ när flygpassagerare väcker en talan som syftar till att erhålla olika slag av ersättning.

1 Originalspråk: franska.

2 EGT L 194, 2001, s. 39. Denna konvention, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, godkändes på Europeiska gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, 2001, s. 38).

3 Europaparlamentets och rådets förordning av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (EUT L 351, 2012, s. 1).

4 Det ska preciseras att tolkningsfrågorna avser rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (EGT L 12, 2001, s. 1), men att förordning nr 1215/2012 är tillämplig på det nationella målet (se punkt 16 nedan).

3. Begäran har ingetts inom ramen för en gränsöverskridande tvist mellan ett flygbolag och flera passagerare avseende de belopp som de sistnämnda kräver i form av både standardiserad kompensation enligt förordning (EG) nr 261/2004⁵ och individualiserad ersättning för skada som de lidit till följd av en inställd utflygning och en försenad returflygning, vilka båda utfördes av nämnda flygbolag.
4. Domstolen kommer för det första att behöva avgöra om den lokalt behöriga domstolen under dessa omständigheter ska bestämmas genom tillämpning av artikel 33 i Montrealkonventionen och/eller artikel 7.1 i förordning nr 1215/2012. Av de skäl och på de villkor som jag anger nedan föreslår jag en uppdelad tillämpning av dessa båda instrument, beroende på föremålet för yrkandena i fråga.
5. Om artikel 33 i Montrealkonventionen förklaras tillämplig i ett sådant fall, såsom jag kommer att föreslå, kommer domstolen för det andra att behöva avgöra om denna bestämmelse ska tolkas så, att den reglerar fördelningen av domstolars behörighet endast på internationell nivå, mellan de berörda staterna, eller också på intern nivå, mellan domstolarna i en given stat. Jag väljer sistnämnda tolkning.
6. För det fall att det slås fast att artikel 33 i Montrealkonventionen inte reglerar frågan om domstols behörighet också på intern nivå har domstolen för det tredje anmodats att precisera om denna bestämmelse ska tillämpas exklusivt eller samtidigt med artikel 7.1 i förordning nr 1215/2012 för att fastställa denna domstol. Med beaktande av hur de båda första frågorna enligt min mening bör besvaras, anser jag att det inte finns anledning att uttala sig om den tredje frågan, som endast ställts subsidiärt.

II. Tillämpliga bestämmelser

A. *Montrealkonventionen*

7. Montrealkonventionen trädde i kraft i Europeiska unionen den 28 juni 2004.
8. I tredje stycket i ingressen till denna konvention anges att de fördragsslutande staterna ”erkänner betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen”. I femte stycket i ingressen anges vidare att ”det bästa sättet att uppnå en rättvis sammanvägning av alla intressen är att ytterligare harmonisera och kodifiera vissa bestämmelser för internationella lufttransporter genom att anta en ny konvention”.
9. I kapitel III i konventionen, med rubriken ”Fraktförarens skadeståndsansvar och ersättnings omfattning”, ingår artikel 19, med rubriken ”Försening”, i vilken det föreskrivs att ”[t]ransportören ansvarar för skador till följd av försening vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods. Transportören ansvarar dock inte för sådana skador om transportören visar att denne och dennes anställda eller uppdragstagare har vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder”.

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 2004, s. 1).

10. I kapitel III ingår också artikel 33, med rubriken ”Jurisdiktion”. I punkterna 1 och 4 i denna artikel föreskrivs följande:

”1. Talan om ersättning skall väckas inom något av de fördragsslutande staternas territorier. Käranden får välja att väcka talan antingen vid domstolen i den ort där transportören har sitt hemvist, där transportörens huvudkontor ligger eller där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits, eller också vid domstolen på destinationsorten.

...

4. I rättegångsfrågor skall lagen i den stat där målet prövas tillämpas.”

B. Unionsrätt

1. Förordning nr 261/2004

11. I artikel 1 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Syfte”, föreskrivs i punkt 1 b och c att denna förordning ”fastställer, i enlighet med de villkor som anges, minimirättigheter för flygpassagerare [bland annat i fall av i]nställd flygning [och f]örsenad flygning”.

12. I artikel 5 i samma förordning, med rubriken ”Inställd flygning”, föreskrivs följande i punkterna 1 och 2:

”1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

- a) erbjudas assistans i enlighet med artikel 8 av det lufttrafikföretag som utför flygningen, och
- b) erbjudas assistans i enlighet med artikel 9.1[]a och 9.2 samt, om omdirigering sker och den nya flygningens rimligen förväntade avgångstid är åtminstone dagen efter den avgång som var planerad för den inställda flygningen, assistans i enlighet med artikel 9.1[]b och 9.1[]c, och
- c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen ...

2. När passagerarna underrättas om att flygningen ställs in, skall en upplysning lämnas om eventuell alternativ transport.”

13. I artikel 7 i samma förordning, med rubriken ”Rätt till kompensation”, föreskrivs i punkt 1 a att på de villkor som anges i denna artikel ”skall passagerarna få kompensation som uppgår till ... 250 euro för alla flygningar på högst 1 500 kilometer”.

14. I artikel 9 i samma förordning, med rubriken ”Rätt till service”, anges följande i punkterna 1 och 2:

”1. I de fall hänvisning görs till denna artikel skall passagerare utan kostnad erbjudas

- a) måltider och förfriskningar i skälig proportion till väntetiden,
- b) hotellrum i sådana fall
 - då övernattnings under en eller flera nätter blir nödvändig, eller
 - då en längre vistelse än den passageraren planerat blir nödvändig,

c) transport mellan flygplatsen och inkvarteringsorten (hotell eller annan).

2. Passagerare skall dessutom erbjudas att utan kostnad ringa två telefonsamtal eller skicka två telex, fax eller e-postmeddelanden.”

15. I artikel 12 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Ytterligare kompensation”, anges i punkt 1 att ”[t]illämpningen av denna förordning påverkar inte en passagerares rätt till ytterligare kompensation. Kompensation som beviljas i enlighet med denna förordning får räknas av från sådan kompensation”.

2. Förordning nr 1215/2012

16. Förordning nr 1215/2012 är, enligt artikel 66.1 däri, tidsmässigt tillämplig (*ratione temporis*) på det nationella målet, eftersom talan vid den hänskjutande domstolen har väckts efter den 10 januari 2015.⁶

17. I kapitel II i förordning nr 1215/2012, med rubriken ”Domstols behörighet”, föreskrivs i artikel 7.1 a och b i avsnitt 2, med rubriken ”Särskilda behörighetsbestämmelser”, att ”[t]alan mot en person som har hemvist i en medlemsstat får väckas i en annan medlemsstat:

- 1) a) Om talan avser avtal, vid domstolen för uppfyllelseorten för den förpliktelse som talan avser.
- b) Vid tillämpning av denna bestämmelse, och såvida inte annat avtalats, avses med uppfyllelseorten för den förpliktelse som talan avser ... vid utförande av tjänster, den ort i en medlemsstat där enligt avtalet tjänsterna har eller skulle ha utförts.”

18. I samma kapitel föreskrivs i artikel 17.3 i avsnitt 4, med rubriken ”Behörighet vid konsumenttvister”, att bestämmelserna i detta avsnitt ”ska inte tillämpas på transportavtal utom när det gäller avtal om en kombination av resa och inkvartering för ett pris där allt är inkluderat”.

19. I kapitel VII i nämnda förordning, med rubriken ”Förhållandet till andra rättsakter”, anges i artikel 67 att denna förordning ”ska inte påverka tillämpningen av de bestämmelser som, på särskilda områden, reglerar domstols behörighet eller erkännande eller verkställighet av domar och som finns i unionsrättsakter eller i nationell lagstiftning som harmoniserats för att genomföra sådana rättsakter”.

20. I samma kapitel VII i nämnda förordning föreskrivs i artikel 71.1 att denna förordning ”ska inte inverka på konventioner som medlemsstaterna har tillträtt och som på särskilda områden reglerar domstolars behörighet eller erkännande eller verkställighet av domar”.

III. Målet vid den nationella domstolen, tolkningsfrågorna och förfarandet vid domstolen

21. Adriano Guaitoli, Alessandro Celano Tomassoni, Mario Giuli, Concepción Casan Rodriguez, Antonia Cirilli, Lucia Cortini, Patrizia Padroni (nedan kallade ”Guaitoli m.fl.”) köpte flygbiljetter för flygningar tur och retur mellan Fiumicino (Italien) och Korfu (Grekland) med easyJet Airline Company Ltd (nedan kallat easyJet), som är ett lufttrafikföretag med hemvist i Luton (Förenade kungariket).

22. Vid utflygningen, som var planerad till den 4 augusti 2015 kl. 20.20, drabbades Guaitoli m.fl. först av en allt större försening, varefter deras flygning ställdes in och flyttades till följande dag kl. 16.45. Medan de väntade erbjöds de varken att boka om till en flygning med ett annat flygbolag, måltider och annan assistans eller någon form av ersättning eller kompensation, trots att en formell begäran om detta lämnades till easyJet.

⁶ Se punkt 24 nedan.

23. Vid returflygningen, som var planerad till den 14 augusti 2015 kl. 23.25, drabbades de också av en kraftig försening, vars längd dock inte framgår av begäran om förhandsavgörande.

24. Den 28 juni 2016 väckte Guaitoli m.fl. talan vid Tribunale ordinario di Roma (domstolen i Rom), inom vars domkrets de har hemvist, om att easyJet i enlighet med artiklarna 5, 7, 9 och 12 i förordning nr 261/2004 ska förpliktas att, som gottgörelse för den inställda utflygningen och den försenade returflygningen, till dem utge schablonmässig kompensation, ersättning för utlägg och ytterligare ersättning för materiell och ideell skada som de lidit.⁷

25. Till sitt försvar har easyJet inledningsvis framställt två invändningar om bristande behörighet. Vad gäller den första invändningen, avseende tvisteföremålets värde, har Tribunale ordinario di Roma (domstolen i Rom) ogillat den. Vad gäller den andra invändningen, avseende den lokala behörigheten, har nämnda domstol ansett att det behöver avgöras vilka bestämmelser som är tillämpliga, särskilt med beaktande av förhållandet mellan artikel 33 i Montrealkonventionen och artikel 5 i förordning nr 44/2001 (nu artikel 7 i förordning nr 1215/2012) och den betydelse som nationella behörighetsregler eventuellt ska ges, eftersom kändandena i det nationella målet har sin hemvist i nämnda domstols egen domkrets, medan flygplatsen Fiumicino är belägen i domkretsen för Tribunale di Civitavecchia (domstolen i Civitavecchia, Italien).

26. Under dessa omständigheter beslutade Tribunale ordinario di Roma (domstolen i Rom) genom beslut av den 26 februari 2018, som inkom till domstolen den 26 mars 2018, att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:

- 1) Om en part, som har drabbats av en försenad eller inställd flygning, samtidigt begär inte bara schabloniserad, enhetlig kompensation enligt artiklarna 5, 7 och 9 i förordning nr 261/2004, utan även skadestånd enligt artikel 12 i förordningen, ska då artikel 33 i Montrealkonventionen tillämpas, eller regleras "domstols behörighet" (både internationellt och internt) i vilket fall som helst av artikel 5 i förordning nr 44/2001?
- 2) Ska artikel 33 i Montrealkonventionen, i det första fallet i fråga 1, tolkas så, att den endast reglerar fördelningen av domsrätt mellan staterna eller att den reglerar även den interna lokala behörigheten inom den enskilda staten?
- 3) Är tillämpningen av artikel 33 i Montrealkonventionen, i det första fallet i fråga 2, "exklusiv" och utgör hinder för en tillämpning av artikel 5 i förordning nr 44/2001, eller kan de båda bestämmelserna tillämpas samtidigt, för att direkt fastställa både statens domsrätt och den interna lokala behörigheten för statens domstolar?"

27. Skriftliga yttranden har ingetts till domstolen av Guaitoli m.fl., easyJet, den italienska regeringen och Europeiska kommissionen. Någon muntlig förhandling har inte hållits.

⁷ Enligt nämnda domstol har Guaitoli m.fl. närmare bestämt yrkat att easyJet ska förpliktas att i enlighet med "artiklarna 5, 7, 9 och 12 i förordning [nr 261/2004, till dem utge dels,] *kompensation, ersättning för utlägg* och skadestånd för *ytterligare skada* till följd av att [*den utgående flygningen*] *ställdes in* ... (som för varje kändande har fastställts till 815 euro), [dels] *kompensation* till följd av att [*returflygningen*] *var försenad* (som uppgår till 250 euro per kändande) och följaktligen ... att betala sammanlagt 7 455 euro (motsvarande 1 065 euro per kändande), jämte ersättning för *ideell skada* som ska fastställas efter en skälighetsbedömning". De berörda har "bland de former av *skada* som de begär betalning för (*utöver den schablonberäknade kompensationen*) på grund av att den *utgående flygningen ställdes in*, tagit med *ersättning för utlägg* för transport till och från flygplatsen, för måltider och för den outnyttjade inkvarteringen på hotell, *priset* per dag för den bokade kryssningen med avgång från Korfu för en betald dag som gått förlorad, och betalning av 200 euro per person som *gottgörelse* för en förlorad semesterdag och *ideell skada* som ska fastställas efter en skälighetsbedömning" (min kursivering).

IV. Bedömning

A. Inledande synpunkter

28. Innan jag i sak behandlar de tre frågor som ställts av den hänskjutande domstolen och som återges ovan⁸ anser jag att det är lämpligt att redogöra för domstolens praxis avseende dessa frågor.

29. Vad för det första gäller tolkningen av Montrealkonventionen ska det erinras om att bestämmelserna i den är en del av unionens rättsordning⁹, vilket innebär att domstolen är behörig att uttala sig om hur den ska tolkas, med iakttagande av de folkrättsliga regler som unionen är skyldig att iaktta, särskilt artikel 31 i Wienkonventionen,¹⁰ enligt vilken en traktat ska tolkas ärligt i överensstämmelse med den gängse meningen av traktatens uttryck sedda i sitt sammanhang och mot bakgrund av traktatens ändamål och syfte.¹¹ Med hänsyn till Montrealkonventionens syfte, som är att göra bestämmelser för internationella lufttransporter mer enhetliga, har domstolen vidare fastslagit att de begrepp som används i denna konvention utan att definieras i den ska ”ges en självständig och enhetlig tolkning, oavsett vilka olika betydelser dessa begrepp ges i de fördragsslutande staternas nationella rättsordningar”.¹²

30. Vidare ska det betonas att även om den hänskjutande domstolen formellt har hänvisat till artikel 5 i förordning nr 44/2001 i hela sin begäran om förhandsavgörande, särskilt i den första och den tredje tolkningsfrågan, ska dessa hänvisningar förstås så, att de avser bestämmelserna med motsvarande innehåll i artikel 7 i förordning nr 1215/2012,¹³ vilken är tidsmässigt tillämplig (*ratione temporis*) i förevarande fall.¹⁴ Det ska härvid betonas att för att kunna ge den nationella domstolen ett användbart svar, kan domstolen enligt fast rättspraxis behöva ta hänsyn till unionsrättsliga normer som den nationella domstolen inte har hänvisat till i sina tolkningsfrågor.¹⁵

31. Efter dessa allmänna påpekanden kommer jag nu att i tur och ordning behandla de frågor som ställts i förevarande mål.

8 Se punkt 1 och följande punkter ovan.

9 Från och med datumet för dess ikraftträdande, vilket anges i punkt 7 ovan.

10 Konvention om traktaträtten, som ingicks i Wien den 23 maj 1969 (*Förenta nationernas fördragssamling*, vol. 1155, s. 331).

11 Se, bland annat, dom av den 22 november 2012, Espada Sánchez m.fl. (C-410/11, EU:C:2012:747, punkterna 20–22), dom av den 17 februari 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punkterna 23 och 24), och dom av den 12 april 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punkterna 19–22).

12 Se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 maj 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punkterna 21 och 22). Se även analogt, vad gäller begrepp i förordning nr 44/2001, dom av den 16 maj 2013, Melzer (C-228/11, EU:C:2013:305, punkt 34 och följande punkter), och dom av den 7 mars 2018, flightright m.fl. (C-274/16, C-447/16 och C-448/16, EU:C:2018:160, punkterna 56 och 58). Jag kommer att återkomma till verkningarna av denna rättspraxis i förevarande fall, i punkt 58 och följande punkter nedan.

13 Beträffande likheten mellan ordalydelsen i dessa båda artiklar, särskilt punkt 1 i artiklarna, och den omständigheten att domstolens tolkning av bestämmelserna i förordning nr 44/2001 även gäller motsvarande bestämmelser i förordning nr 1215/2012, se, bland annat, dom av den 15 juni 2017, Kareda (C-249/16, EU:C:2017:472, punkterna 8 och 27), dom av den 7 mars 2018, flightright m.fl. (C-274/16, C-447/16 och C-448/16, EU:C:2018:160, punkterna 13, 57, 61, 70 och 78), och dom av den 15 november 2018, Kuhn (C-308/17, EU:C:2018:911, punkt 31).

14 Se även punkt 16 ovan.

15 Se, bland annat, dom av den 22 oktober 2015, Impresa Edilux och SICEF (C-425/14, EU:C:2015:721, punkt 20), och dom av den 19 december 2018, ARES CZ (C-414/17, EU:C:2018:1027, punkterna 34 och 35).

B. Förhållandet mellan Montrealkonventionen och förordning nr 1215/2012 vid talan om ersättning som omfattas av såväl denna konvention som förordning nr 261/2004 (den första frågan)

1. Föremålet för den första tolkningsfrågan

32. Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida den geografiskt behöriga (*ratione loci*) domstolen ska fastställas i enlighet med artikel 33 i Montrealkonventionen och/eller artikel 7 i förordning nr 1215/2012, när en passagerare som har drabbats av en försenad eller inställd internationell flygning vänder sig till domstol för att kräva inte endast schablonmässig kompensation och ersättning för utgifter enligt artiklarna 5, 7 och 9 i förordning nr 261/2004, utan även ytterligare ersättning för skada i den mening som avses i artikel 12 i samma förordning.¹⁶

33. Guaitoli m.fl. har föreslagit att de tre tolkningsfrågorna ska besvaras tillsammans och har hävdats att de anknytningskriterier som anges såväl i artikel 33 i Montrealkonventionen som i artikel 7 i förordning nr 1215/2012 endast gör det möjligt att bestämma i vilken medlemsstat tvisten ska avgöras, men inte vilken domstol som är lokalt behörig.¹⁷ easyJet har däremot hävdats att artikel 33 i denna konvention ska beaktas varje gång som en passagerare kräver ersättning för skada till följd av en försenad flygning på grundval av denna artikel. Den italienska regeringen anser att bedömningen av huruvida den domstol vid vilken talan väckts är behörig ska göras genom tillämpning av å ena sidan förordning nr 1215/2012, när det gäller krav på kompensation enligt förordning nr 261/2004, å andra sidan Montrealkonventionen när det gäller krav på ersättning för skada som följer av att transportavtalet har åsidosatts. Även kommissionen anser att frågan om domstols behörighet ska regleras å ena sidan genom artikel 7.1 b i förordning nr 1215/2012 avseende den del av talan som syftar till att erhålla kompensation enligt förordning nr 261/2004, å andra sidan genom artikel 33 i Montrealkonventionen avseende den del av talan som syftar till att dessutom erhålla ytterligare kompensation för skada som orsakats genom en försening och som omfattas av denna konventions tillämpningsområde.

34. Jag instämmer i de sistnämndas synsätt. Innan jag redogör för hur jag anser att en uppdelad tillämpning av de behörighetsregler som föreskrivs i förordning nr 1215/2012 respektive artikel 33 i Montrealkonventionen ska genomföras i en sådan tvist som i det nationella målet, anser jag att det är nödvändigt att redogöra för förhållandet mellan de materiella rättsregler avseende lufttrafikföretagens ansvar som ingår i förordning nr 261/2004 respektive denna konvention. Det är nämligen kombinationen av de ordningar för ansvar som föreskrivs i de båda sistnämnda instrumenten som enligt min mening nödvändiggör en motsvarande parallell tillämpning av de behörighetsregler som föreskrivs i förordning nr 1215/2012 och de som föreskrivs i artikel 33 i nämnda konvention.

2. De båda ordningar för lufttrafikföretagens ansvar som är tillämpliga i det nationella målet

35. Som majoriteten av de berörda som har yttrat sig i förevarande mål har påpekat framgår det av domstolens fasta praxis att det finns två ordningar för lufttrafikföretagens ansvar gentemot passagerare, varav den första grundar sig på förordning nr 261/2004 och den andra på Montrealkonventionen. Båda dessa kan vara tillämpliga i det nationella målet.

¹⁶ Beträffande det exakta innehållet i de olika yrkanden som framställts vid den hänskjutande domstolen, se fotnot 7 ovan.

¹⁷ Enligt min mening är denna argumentation mer relevant vad gäller den andra tolkningsfrågan, vilken behandlas i punkt 53 och följande punkter nedan, än vad gäller den första frågan.

36. Det ska erinras om att domstolen upprepade gånger har fastslagit att de rättigheter som grundas på bestämmelserna i förordning nr 261/2004 respektive på bestämmelserna i Montrealkonventionen hör till olika "rättsliga system". Domstolen har betonat att förordning nr 261/2004 inför ett system med standardiserad och omedelbar ersättning för skada,¹⁸ bestående av olägenheter till följd av inställda och försenade flygningar. Den aktualiseras i ett tidigare skede än Montrealkonventionen, vilket betyder att den är fristående i förhållande till det system som infördes genom Montrealkonventionen.¹⁹

37. Till skillnad från bestämmelserna i förordning nr 261/2004 regleras i artikel 19 och följande artiklar i Montrealkonventionen på vilka villkor som berörda passagerare, vid en försenad flygning, kan väcka talan om individuell ersättning i form av skadestånd. Därvid krävs en bedömning av skadornas omfattning i varje enskilt fall och ersättning kan följaktligen endast ges individuellt och i efterhand.²⁰

38. I artikel 1 i förordning nr 261/2004 understryks att de rättigheter för flygpassagerare som fastställs i förordningen är minimirättigheter. I artikel 12 anges vidare dels att tillämpningen av förordningen inte påverkar en passagerares rätt till ytterligare kompensation enligt andra instrument,²¹ dels att kompensation som beviljas i enlighet med förordningen får räknas av från sådan kompensation.²² Det är således möjligt för en nationell domstol att förplikta ett lufttrafikföretag att ersätta passagerarna för hela den skada de har lidit på grund av lufttrafikföretagets underlåtenhet att iaktta sina avtalsenliga skyldigheter på en annan rättslig grund än förordning nr 261/2004, bland annat med tillämpning av Montrealkonventionen eller den nationella rätten.²³ Domstolen har preciserat att liksom enligt bestämmelserna i kapitel III i nämnda konvention kan "ytterligare" kompensation enligt artikel 12 i förordningen utges för såväl materiell som ideell skada.²⁴

39. Det har fastslagits att rätten för passagerare till en schablonmässig och enhetlig kompensation vid en inställd eller kraftigt försenad flygning enligt artiklarna 5–7 i förordning nr 261/2004²⁵ är oberoende av den individualiserade ersättning för skada till följd av en försenad flygning vilken kan utgå enligt artikel 19 i Montrealkonventionen.²⁶

40. Domstolen har vidare fastslagit att när ett lufttrafikföretag inte uppfyller den skyldighet att stå för kostnaderna som åligger det enligt artiklarna 5.1 b och 9 i förordning nr 261/2004, kan en passagerare begära kompensation på grundval av dessa bestämmelser, utan att en sådan begäran att erhålla vad som motsvarar nämnda skyldigheter kan anses syfta till att på de villkor som föreskrivs i

18 Det vill säga utan att passagerarna behöver utsättas för besväret att väcka skadeståndstalan vid en nationell domstol.

19 Se, bland annat, dom av den 9 juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punkt 27), dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl. (C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkterna 46, 49–55, 57 och 74), dom av den 22 november 2012, Cuadrench Moré (C-139/11, EU:C:2012:741, punkt 32), och dom av den 10 mars 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, punkt 46).

20 Se, bland annat, dom av den 10 januari 2006, IATA och ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 42 och följande punkter), dom av den 10 juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punkt 42), och dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 32). Se även Grigorieff, C.-I., "Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal", *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, nr 4, s. 670 och följande sidor.

21 Det ska betonas att artikel 12 i förordning nr 261/2004 inte är avsedd att i sig utgöra en rättslig grund för erhållande av ersättning, utan är avsedd att klargöra förhållandet mellan kompensation som ska utges enligt förordningen och kompensation som kan krävas på annan grund.

22 Av detta följer att passagerare kan ha rätt till både den standardiserade kompensation som föreskrivs i bestämmelserna i förordning nr 261/2004 och ersättning för faktisk skada enligt andra bestämmelser, utan att överkompensation emellertid medges.

23 Se dom av den 10 januari 2006, IATA och ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 47), och dom av den 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl. (C-83/10, EU:C:2011:652, punkterna 37 och 38).

24 Se dom av den 6 maj 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punkterna 29 och 39), och dom av den 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl. (C-83/10, EU:C:2011:652, punkt 41).

25 Det ska påpekas att av begäran om förhandsavgörande framgår att kändarna i det nationella målet drabbades av en kraftig försening i samband med returflygningen, men inte uttryckligen har åberopat artikel 6 i förordning nr 261/2004, i vilken det föreskrivs att passagerarna i en sådan situation har rätt till service som ska erbjudas av lufttrafikföretaget. Vidare har domstolen tolkat artiklarna 5, 6 och 7 i förordningen "på så sätt att passagerarna på försenade flygningar kan jämföras med passagerarna på inställda flygningar [och] således kan åberopa rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordningen om de, till följd av en försenad flygning, drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer" (se, bland annat, dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 69, och dom av den 26 februari 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punkt 32).

26 Se, bland annat, dom av den 9 juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punkt 27), dom av den 22 november 2012, Cuadrench Moré (C-139/11, EU:C:2012:741, punkt 28), och dom av den 10 mars 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, punkt 45).

Montrealkonventionen erhålla individualiserad ersättning i form av skadestånd för en skada som uppstått på grund av att flygningen ställts in. De krav som flygpassagerare ställer med stöd av de rättigheter som de ges genom nämnda förordning kan nämligen inte anses avse ”ytterligare kompensation” i den mening som avses i artikel 12 i förordningen.²⁷

41. Efter denna nödvändiga erinran om den huvudsakliga rättspraxisen avseende förhållandet mellan de materiella bestämmelserna i förordning nr 261/2004 respektive Montrealkonventionen, kommer jag nu att behandla frågan om vilka bestämmelser som ska tillämpas för att fastställa vilken domstol som är behörig att pröva de olika yrkanden som framställts i det nationella målet, vilka är speciella så till vida att de omfattas av både förordning nr 261/2004 och Montrealkonventionen.

3. Tillämpliga behörighetsregler beroende på grunden för de olika yrkanden som framställts avseende lufttrafikföretagets ansvar

42. Av nedan angivna skäl anser jag att vid en talan om olika slag av ersättning såsom i det nationella målet ska den behöriga domstolen bestämmas dels enligt relevanta bestämmelser i förordning nr 1215/2012 när det gäller de yrkanden som grundar sig på förordning nr 261/2004, dels enligt artikel 33 i Montrealkonventionen när det gäller de yrkanden som grundar sig på denna konvention. Jag kommer även att behandla de praktiska konsekvenserna av denna föreslagna tolkning.

a) Behörighetsregler tillämpliga på yrkanden som följer av förordning nr 261/2004

43. Domstolen har tidigare fastslagit att ”[e]ftersom de rättigheter som grundas på bestämmelserna i förordning nr 261/2004 respektive på bestämmelserna i Montrealkonventionen hör till olika rättsliga system, kan ... reglerna om internationell behörighet i denna konvention inte äga tillämpning på ansökningar som gjorts *enbart med stöd av förordning nr 261/2004*, varvid de sistnämnda ansökningarna ska prövas mot bakgrund av förordning nr 44/2001”.²⁸ De av mig kursiverade orden skulle, som den hänskjutande domstolen har anfört, kunna ge anledning att tro att denna bedömning kanske endast gäller talan som uteslutande grundas på bestämmelserna i förordning nr 261/2004.

44. Resonemanget i denna rättspraxis är emellertid enligt min mening också relevant i en sådan tvist som i det nationella målet, där kärandenans krav *samtidigt* grundar sig delvis på bestämmelserna i förordning nr 261/2004 och delvis på andra rättsregler. Förekomsten av olika rättsliga system innebär nämligen även i detta fall att olika regler om internationell behörighet är tillämpliga på de rättigheter som följer av förordning nr 261/2004 respektive Montrealkonventionen.²⁹

45. Av detta följer enligt min mening att frågan huruvida en domstol i en medlemsstat är internationellt behörig att besluta om den första delen av nämnda krav beror på relevanta bestämmelser i förordning nr 44/2001, eller snarare förordning nr 1215/2012, som är tidsmässigt tillämplig (*ratione temporis*) i förevarande fall, och inte på artikel 33 i konventionen. Jag anser med

27 Se dom av den 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl. (C-83/10, EU:C:2011:652, punkterna 38, 42–44 och 46), och dom av den 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punkterna 19–24).

28 Se dom av den 9 juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punkterna 27 och 28), och dom av den 10 mars 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, punkterna 43 och 46).

29 Beträffande tillämpningen av olika behörighetsregler beroende på vilken materiell regel som käranden åberopat, se analogt, beträffande en skadeståndstalan som ”avser avtal” och/eller ”skadestånd utanför avtalsförhållanden” i den mening som avses i artikel 5 i förordning nr 44/2001, mitt förslag till avgörande i målet Bosworth och Hurley (C-603/17, EU:C:2019:65, punkterna 70–90).

andra ord att när det gäller yrkanden om schablonmässig kompensation och ersättning för utgifter vilkas rättsliga grund utgörs av bestämmelserna i förordning nr 261/2004 ska den domstol vid vilken talan har väckts bedöma sin egen behörighet på grundval av förordning nr 1215/2012 och, vad gäller det nationella målet, särskilt på grundval av artiklarna 4 och 7 i denna förordning.³⁰

46. Det ska erinras om att enligt artikel 4.1 i förordning nr 1215/2012 kan talan mot den som har hemvist i en medlemsstat väckas vid domstol i den medlemsstaten. Artikel 7.1 i denna förordning innehåller emellertid en särskild behörighetsregel i samband med avtal, enligt vilken käranden kan välja en annan anknytningsfaktor, det vill säga uppfyllelseorten för den förpliktelse som talan avser, vilken enligt artikel 7.1 b anses vara den ort där enligt avtalet tjänsten i fråga har eller skulle ha utförts. Som den hänskjutande domstolen associerade till i sin första tolkningsfråga har domstolen fastslagit att denna bestämmelse reglerar vilken domstol som är behörig på internationell såväl som intern nivå.³¹ Vad särskilt gäller internationella lufttransporttjänster har domstolen tolkat nämnda bestämmelse så, att käranden kan välja mellan den domstol i vars domkrets avgångsorten eller ankomstorten är belägen, såsom dessa orter överenskommit i avtalet i fråga.³²

b) Behörighetsregler tillämpliga på yrkanden som följer av Montrealkonventionen

47. I likhet med easyJet, den italienska regeringen och kommissionen anser jag att när det gäller en talan som grundats på Montrealkonventionen eller närmare bestämt, såsom i förevarande fall, yrkanden som omfattas av denna konventions tillämpningsområde, är de behörighetsregler som anges i artikel 33 i konventionen tillämpliga.³³

48. Det är nämligen möjligt att tillämpa artikel 33 i Montrealkonventionen mot bakgrund av de bestämmelser i förordning nr 1215/2012 som reglerar förhållandet med andra instrument som reglerar domstolars behörighet i unionen, det vill säga artiklarna 67 och 71.1 i förordningen. Dessa artiklar möjliggör tillämpning av bestämmelser som reglerar domstolars behörighet på särskilda områden – vilket utan tvekan omfattar lufttransport – och som ingår i unionsrättsakter eller konventioner som medlemsstaterna har tillträtt. Montrealkonventionen är dock numera en integrerad del av unionens rättsordning³⁴ och har till och med, inom de områden som omfattas av dess eget tillämpningsområde, företrädare framför unionens sekundärrättsakter, såsom förordning nr 261/2004.³⁵

49. Jag anser följaktligen att när det gäller en talan som delvis grundar sig på bestämmelserna i Montrealkonventionen, närmare bestämt artikel 19 om ersättning för skador som orsakats av en försenad flygning,³⁶ ska den domstol vid vilken talan väckts bestämma huruvida den är behörig att avgöra denna del av talan mot bakgrund av artikel 33 i konventionen, enligt vilken käranden kan välja

30 Det ska preciseras att enligt artikel 17.3 i förordning nr 1215/2012 är de särskilda behörighetsregler som enligt denna förordning gäller vid konsumenttvister och enligt vilka talan mot näringsidkaren kan väckas "vid domstolen för den ort där konsumenten har hemvist" inte tillämpliga när den köpta tjänsten, såsom i det nationella målet, består av en flygning där resan inte är kombinerad med inkvarteringen till ett pris där allt är inkluderat (se även dom av den 11 april 2019, Ryanair, C-464/18, EU:C:2019:311, punkt 28).

31 Se dom av den 3 maj 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, punkt 30).

32 Se, bland annat, dom av den 7 mars 2018, flightright m.fl. (C-274/16, C-447/16 och C-448/16, EU:C:2018:160, punkterna 67 och 68), och dom av den 11 juli 2018, Zurich Insurance och Metso Minerals (C-88/17, EU:C:2018:558, punkterna 15–18).

33 Se även, för ett liknande resonemang, förslag till avgörande av generaladvokaten Szpunar i målet Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:325, punkt 29), och förslag till avgörande av generaladvokaten Sharpston i målet Flight Refund (C-94/14, EU:C:2015:723, punkt 52).

34 Se även punkt 29 ovan.

35 Se dom av den 10 juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punkt 43), och dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 28).

36 Med beaktande av omständigheterna i det nationella målet ska det preciseras att denna konvention inte innehåller några bestämmelser om inställda flygningar (se även förslag till avgörande av generaladvokaten Sharpston i målet Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:145, punkt 58).

att väcka talan mot det berörda lufttrafikföretaget i en av konventionsstaterna, antingen vid den domstol i vars domkrets lufttransportföretaget har hemvist eller till vilken det föreligger någon annan likvärdig anknytningsfaktor,³⁷ eller vid den domstol i vars domkrets ankomstorten för den berörda flygningen är belägen.

c) De praktiska konsekvenserna av den föreslagna tolkningen

50. Av det ovan anförda följer att vid en talan om ersättning mot ett lufttrafikföretag såsom i det nationella målet ska den domstol vid vilken talan väckts enligt min mening bedöma sin egen behörighet genom att göra en uppdelad tillämpning av dels artikel 4.1, jämförd med artikel 7.1, i förordning nr 1215/2012 när det gäller de yrkanden som grundar sig på bestämmelserna i förordning nr 261/2004, dels artikel 33 i Montrealkonventionen när det gäller de yrkanden som följer av artikel 19 i konventionen.

51. För det fall att domstolen instämmer i den föreslagna tolkningen ska det betonas att risken för att behörigheten att avgöra en sådan talan av hybridnatur splittras mellan domstolar i olika medlemsstater i praktiken är relativt begränsad. Det kan konstateras att det finns två kriterier för domstolsbehörigheten som är gemensamma för förordning nr 1215/2012 och Montrealkonventionen, det vill säga inte endast den ort där svaranden har sitt hemvist utan också flygningens destinationsort³⁸ och att passagerarna fritt kan välja mellan dessa kriterier³⁹ när de väcker talan mot ett lufttrafikföretag, för att möjliggöra att alla deras yrkanden prövas av en och samma domstol. Dessutom kan en eventuell tillämpning av bestämmelserna om konnexa mål i artikel 30 i förordning nr 1215/2012 göra det möjligt att undvika förekomsten av flera eller till och med konkurrerande domstolsförfaranden.

52. Mot bakgrund av det ovan anförda ska den första frågan enligt min mening besvaras så, att när en talan som väckts av flygpassagerare syftar till att erhålla dels den schablonmässiga och enhetliga ersättning som följer av artiklarna 5, 7, 9 och 12 i förordning nr 261/2004, dels den ytterligare ersättning för skada som omfattas av tillämpningsområdet för Montrealkonventionen, ska den domstol i en medlemsstat vid vilken talan har väckts bedöma sin behörighet, med avseende på den första delen av dessa krav, mot bakgrund av relevanta bestämmelser i förordning nr 1215/2012 och, med avseende på den andra delen av kraven, mot bakgrund av artikel 33 i denna konvention.

C. Huruvida artikel 33.1 i Montrealkonventionen bestämmer såväl den internationella behörigheten som den interna lokala behörigheten (den andra frågan)

1. Föremålet för den andra tolkningsfrågan

53. Den andra tolkningsfrågan har ställts för det fall att domstolen skulle besvara den första frågan så, att – såsom jag har föreslagit ovan – artikel 33 i Montrealkonventionen är tillämplig när det gäller att, under sådana omständigheter som i det nationella målet, bestämma vilken domstol som är behörig när det gäller yrkanden om individualiserad ersättning för skada vilka omfattas av denna konvention och inte av förordning nr 261/2004.

³⁷ Det vill säga "där transportörens huvudkontor" ligger eller "där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits".

³⁸ Härvid har kommissionen med hänvisning till förslaget till avgörande av generaladvokaten Sharpston i målet Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:145, punkt 47 och följande punkter) hävdade att begreppet "destinationsort" i den mening som avses i artikel 33 i Montrealkonventionen inte ska tolkas alltför restriktivt, så att begreppet vid en flygning tur och retur, såsom i det nationella målet, också kan omfatta destinationsorten för returflygningen. Även om detta synsätt förefaller vara korrekt ska det påpekas att det inte är nödvändigt att tolka detta begrepp i förevarande mål, eftersom den hänskjutande domstolen i vart fall inte kan vara behörig enligt detta kriterium, eftersom flygplatsen Fiumicino inte är belägen inom dess domkrets.

³⁹ Det ska betonas att avgångsorten för den berörda flygningen, som är ytterligare ett anknytningskriterium som anges i artikel 7.1 i förordning nr 1215/2012, såsom domstolen har tolkat den, däremot inte föreskrivs i artikel 33 i Montrealkonventionen.

54. Den hänskjutande domstolen vill få klarhet i den tidigare oprövade frågan huruvida artikel 33 och särskilt punkt 1 i denna⁴⁰ i fall av en gränsöverskridande tvist är avsedd att fördela den geografiska behörigheten (*ratione loci*) endast på internationell nivå, det vill säga mellan de stater som är parter till konventionen, eller också på intern nivå, det vill säga mellan domstolarna i den enskilda staten.

55. Tribunale ordinario di Roma (domstolen i Rom) är tveksam till den tolkning av artikel 33 i Montrealkonventionen som gjorts av Corte suprema di cassazione (Högsta domstolen, Italien),⁴¹ enligt vilken denna bestämmelse endast avgör vilken konventionsstats rättsordning som är tillämplig vid en gränsöverskridande tvist, utan att påverka tillämpningen av gällande nationella bestämmelser i den staten när det gäller att bestämma vilken domstol som är internt behörig.

56. Tribunale ordinario di Roma (domstolen i Rom) har angett att om denna tolkning är korrekt, är den själv enligt de italienska processuella reglerna behörig att avgöra det nationella målet.⁴² Om artikel 33 däremot ska tolkas så, att den direkt bestämmer vilken domstol i den enskilda konventionsstaten som är behörig, utan att det i övrigt påverkar tillämpningen av den nationella processuella rätten, är det Tribunale di Civitavecchia (tribunal de Civitavecchia) som är behörig, eftersom flygplatsen för utflygningens avgång och för returflygningens ankomst är belägen i dess domkrets.

57. Motsättningen mellan de båda ovannämnda synsätten, vilken också märks i rättspraxis i andra stater som är parter till Montrealkonventionen,⁴³ framgår också av de yttranden som getts in i förevarande mål. Guaitoli m.fl. och den italienska regeringen har nämligen hävdatt att artikel 33 i Montrealkonventionen endast reglerar fördelningen av domstolsbehörigheten mellan signatärstaterna,⁴⁴ medan easyJet och kommissionen anser att de kriterier som anges i denna bestämmelse är avsedda att också bestämma den interna lokala behörigheten i den enskilda staten. Jag instämmer i sistnämnda synsätt, av de skäl som anges nedan och som är förenliga med ovannämnda tolkningsregler.⁴⁵

40 De tre tolkningsfrågorna avser visserligen "artikel 33 i Montrealkonventionen" i dess helhet. Jag anser dock att det i förevarande mål inte finns anledning att tolka punkterna 2 och 3 i denna artikel, eftersom dessa endast avser "ersättning då en passagerare dödats eller skadats", medan det nationella målet avser ersättning för inställda och försenade flygningar och det i skälen i begäran om förhandsavgörande endast hänvisas till innehållet i artikel 33.1. Däremot kommer jag att kortfattat hänvisa till innehållet i punkt 4 i denna artikel, som ett kontextelement vid tolkningen av punkt 1 (punkt 70 och följande punkter nedan).

41 Den hänskjutande domstolen har härvid hänvisat till två avgöranden som meddelats av nämnda domstol, det vill säga "dom nr 15028/05 och beslut nr 11183/05".

42 Guaitoli m.fl. har gjort gällande att tillämpning av codice di procedura civile (den italienska civilprocesslagen) och codice del consumo (den italienska konsumentlagen) skulle innebära att Tribunale ordinario di Roma (domstolen i Rom) är behörig i förevarande fall, mot bakgrund av både den ort där den omtvistade skyldigheten uppkom eller ska verkställas och den ort där de berörda konsumenterna har sin hemvist.

43 Se Dettling-Ott, R., "Article 33", i *Montreal Convention*, under ledning av Giemulla, E., och Schmid, R., Kluwer, Nederländerna, 2010, punkt 21 och följande punkter, samt Dettling-Ott, R., "Artikel 33", i *Montrealer Übereinkommen*, under ledning av Giemulla, E., och Schmid, R., Luchterhand, Tyskland, 2016, punkt 21 och följande punkter.

44 Den italienska regeringen har angett att denna tolkning motsvarar den dominerande praxisen från Corte suprema di cassazione (Högsta domstolen), och har hänvisat till beslut nr 8901 av den 4 maj 2016, där det anges att "[a]rtikel 33.1 i Montrealkonventionen ..., rör inte – som det med tydlighet framgår av dess rubrik ('jurisdiktion') – den materiella behörigheten vid tvister mellan passagerare och lufttrafikföretag, utan reglerar ... behörighetsfördelningen mellan domstolar i olika stater. Detta bekräftas av punkt 4 i samma artikel, där det föreskrivs att i tvister mellan lufttrafikföretag och passagerare 'skall lagen i den stat där målet prövas tillämpas', följaktligen inbegripet lagen om behörighetsfördelningen mellan de olika domstolarna i en stat beroende på tvistens värde". Guaitoli m.fl. har också hänvisat till detta beslut samt till besluten "Cass. S.U. 6630/1993, Cass. Ord.za 11183/2005, Cass. 15028/2005, Cass. S.U. 13689/2006, Cass. S.U. 22035/2014 och Cass. Ord.za 8901/2016".

45 Se punkt 29 ovan.

2. Bokstavstolkning

58. När det gäller ordalydelsen i artikel 33 i Montrealkonventionen ska det betonas att endast de sex "autentiska" språkversionerna av detta instrument är giltiga, varav tre versioner motsvarar unionens officiella språk, det vill säga engelska, spanska och franska.⁴⁶ Av detta följer att de påpekanden som gjorts i detta mål särskilt rörande den italienska översättningen av artikel 33 inte kan vara avgörande.

59. Det ska vidare erinras om att begreppen i Montrealkonventionen ska ges en enhetlig och självständig tolkning, vilket innebär att domstolen, när den tolkar dessa begrepp i ett förhandsavgörande, inte ska beakta de olika innebörder som dessa begrepp kan ha getts i unionsmedlemsstaternas nationella rättsordningar, utan de regler för tolkning av folkrätten som är bindande för unionen.⁴⁷

60. I motsats till vad den italienska regeringen har hävdat och vad Corte suprema di cassazione (Högsta domstolen) verkar ha ansett⁴⁸ anser jag att rubriken till artikel 33 i Montrealkonventionen, åtminstone i den engelska, den spanska och den franska språkversionen,⁴⁹ inte behöver betyda att upphovsmännen till denna bestämmelse ville begränsa reglerna i denna artikel till att endast avse fördelningen av domstolars behörighet mellan konventionsstaterna. Tvärtom anser jag att särskilt begreppet "Jurisdiction compétente", som används i den franska språkversionen, inte associerar till behörighet som tilldelas en stat, utan i stället till en "jurisdiction", vilket är det ord som vanligen används på franska som allmän benämning på olika typer av organ som utövar dömande makt.

61. Jag stärks i min övertygelse av formuleringen av artikel 33.1,⁵⁰ åtminstone i den engelska, den spanska och den franska versionen. Liksom den hänskjutande domstolen, easyJet och kommissionen konstaterar jag nämligen att behörigheten genom denna bestämmelse i flera steg tilldelas en specifik domstol. Först anges i punkt 1 att talan ska väckas inom "något av de fördragsslutande staternas territorier",⁵¹ därefter preciseras vilken domstol av de som är belägna inom detta territorium som kan förklara sig geografiskt behörig (*ratione loci*), genom att man två gånger använder ett ord i singularis "domstolen"⁵² och inte i pluralis,⁵³ för att ange de olika anknytningskriterier som kâranden kan grunda sin talan om ersättning på. Dessa anknytningskriterier utpekar dessutom mycket exakt en viss ort.⁵⁴

46 Beträffande beaktandet av de sex språkversioner som Montrealkonventionen har upprättats i (det vill säga engelska, arabiska, kinesiska, spanska, franska och ryska), se dom av den 6 maj 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punkt 24), och dom av den 17 februari 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punkterna 23 och 31–34).

47 Se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 maj 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punkterna 21 och 22).

48 Se den rättspraxis som anges i fotnot 44 ovan.

49 Det vill säga "Jurisdiction", "Jurisdicción" respektive "Jurisdiction compétente". Det ska preciseras att den rubrik som valts vid översättningen av artikel 33 till italienska (vilket dock inte är en autentisk språkversion) är: "Competenza giurisdizionale".

50 Tolkningen av punkt 1 är särskilt relevant i förevarande mål, av de skäl som anges i fotnot 40 ovan.

51 Likaså i den engelska versionen, "the territory of one of the States Parties", och den spanska versionen, "el territorio de uno de los Estados Partes".

52 Likaså i den engelska versionen, "the court", och den spanska versionen, "el tribunal".

53 Det ska påpekas att denna formulering motsvarar formuleringen i artikel 28.1 i konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 (nedan kallad Warszawakonventionen), som har ersatts genom Montrealkonventionen (se första stycket i ingressen och artikel 55 i Montrealkonventionen).

54 Det ska erinras om att kâranden kan välja att väcka talan "antingen vid domstolen i den ort där transportören har sitt hemvist, där transportörens huvudkontor ligger eller där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits, eller också vid domstolen på destinationsorten".

62. Användningen av en sådan terminologi är inte oviktig, såsom tidigare har betonats i ett liknande sammanhang, när det gällde Brysselkonventionen,⁵⁵ som också innehåller regler om domstols behörighet som är tillämpliga vid skadeståndstalan. En ordalydelse av detta slag tenderar att ge käranden möjlighet att väcka talan direkt vid en av de på detta sätt utpekade domstolarna, utan att den berörda statens gällande interna regler om geografisk behörighet behöver beaktas, inbegripet i det fallet att den utpekade domstolen inte skulle ha tilldelats behörigheten vid tillämpning av de interna reglerna.⁵⁶

63. Domstolen har även tolkat bestämmelser i unionsrätten som reglerar domstolsbehörigheten och som har liknande lydelse som de som avses i den aktuella tolkningsfrågan, det vill säga i vilka ett kriterium för anknytning till en domstol anges i singularis, så, att de ”bestäm[mer] såväl den internationella som den lokala behörigheten” och ”syftar till att göra reglerna om behörighetskonflikter mer enhetliga och direkt peka ut behörig domstol utan att hänvisa till medlemsstaternas interna regler”.⁵⁷ Detsamma bör enligt min mening gälla i förevarande fall.⁵⁸

64. Slutligen anser jag, i likhet med den hänskjutande domstolen, easyJet och kommissionen, att om artikel 33.1 i Montrealkonventionen verkligen skulle ha till syfte att endast fastställa behörigheten för en konventionsstats domstolar sammantagna, så att den utpekade staten skulle ha frihet att enligt sina interna regler bestämma vilken domstol som är lokalt behörig, såsom Guaitoli m.fl. och den italienska regeringen anser, skulle upphovsmännen till denna bestämmelse utan tvekan ha valt andra formuleringar som var mer lämpade för detta ändamål.

3. Teleologisk tolkning

65. Mot bakgrund av de syften som anges i Montrealkonventionen och de uppenbara syftena med artikel 33.1 i konventionen anser jag att den tolkning av denna bestämmelse som jag har föreslagit är bättre ägnad att bidra till genomförandet av nämnda syften än vad en motsatt tolkning är.

66. Domstolen har upprepade gånger påpekat att det av ingressen till Montrealkonventionen⁵⁹ framgår att konventionsstaternas huvudsakliga mål inte endast var ”att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter”, utan också ”att ytterligare harmonisera och kodifiera vissa bestämmelser för [detta transportsätt]” i syfte ”att uppnå en rättvis sammanvägning av alla intressen”, särskilt vad gäller lufttrafikföretagens och passagerarnas intressen.⁶⁰

55 Konvention om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område, vilken ingicks i Bryssel den 27 september 1968 (EGT L 299, 1972, s. 32), vilken har följts av förordningarna nr 44/2001 och nr 1215/2012.

56 Se rapport av P. Jenard om Brysselkonventionen (EGT C 59, 1979, s. 22), beträffande de ”särskilda behörighetsregler” som ingår särskilt i artikel 5.1 i denna konvention, där det anges att ”[t]alan mot den som har hemvist i en konventionsstat kan väckas i en annan konventionsstat ... om talan avser avtal, vid *domstolen* i den ort där den förpliktelse som talan avser har uppfyllts eller skall uppfyllas”, vilket kontrasterar mot den allmänna behörighetsregel som anges i artikel 2 i nämnda konvention, vilken avser ”*domstol* i den [stat där svaranden har hemvist]” (min kursivering). Detta är också fallet i förordningarna nr 44/2001 och nr 1215/2012.

57 Se, beträffande artikel 5.1 i förordning nr 44/2001 (som motsvarar artikel 5.1 i Brysselkonventionen), dom av den 3 maj 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, punkt 30), och beträffande artikel 3 b i rådets förordning (EG) nr 4/2009 av den 18 december 2008 om domstols behörighet, tillämplig lag, erkännande och verkställighet av domar samt samarbete i fråga om underhållsskyldighet (EUT L 7, 2009, s. 1), dom av den 18 december 2014, Sanders och Huber (C-400/13 och C-408/13, EU:C:2014:2461, punkt 30).

58 Beträffande det resterande utrymme som artikel 33.4 i Montrealkonventionen lämnar åt interna processuella bestämmelser, se punkt 70 och följande punkter nedan.

59 Närmare bestämt det tredje och det femte stycket i ingressen.

60 Se dom av den 6 maj 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punkt 30 och följande punkter), dom av den 22 november 2012, Espada Sánchez m.fl. (C-410/11, EU:C:2012:747, punkterna 29 och 30), dom av den 17 februari 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punkterna 38 och 48), och dom av den 12 april 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punkterna 34 och 43).

67. Om artikel 33.1 i konventionen i förevarande fall skulle tolkas så, att domstolsbehörigheten enligt bestämmelserna i konventionen endast tilldelas en konventionsstat och inte direkt tilldelas en viss domstol, skulle detta enligt min mening inte överensstämma med den vilja som upphovsmännen till detta instrument uttryckte om att göra reglerna mer enhetliga,⁶¹ vilket förutsätter att hänvisningar till nationell lagstiftning i största möjliga mån undviks. Jag anser dessutom att en sådan tolkning inte skulle göra det möjligt att skydda konsumenternas intressen tillräckligt samtidigt som det görs en rättvis sammanvägning med lufttrafikföretagens intressen.

68. Det ska härvid betonas att antagandet av regler som direkt utpekar den domstol som är lokalt behörig i allmänhet syftar till att dels underlätta genomförandet av dessa regler för såväl staternas myndigheter som berörda enskilda, dels garantera en tillräcklig närhet mellan denna domstol och föremålet för den tvist som ska avgöras.⁶² Vidare anser jag att regler av detta slag garanterar en större förutsebarhet och bättre rättssäkerhet för såväl kåranden som svaranden än när alla domstolar i en stat kan vara behöriga och parterna följaktligen måste analysera de interna bestämmelserna för att identifiera vilken av dessa domstolar som är lokalt behörig.⁶³ Det tycks mig rimligt att anse att det var dessa avsikter upphovsmännen till artikel 33.1 hade när de valde ovannämnda formulering. Denna bestämmelse ändamålsenliga verkan skulle enligt min mening följaktligen kunna ändras vid en motsatt tolkning till den som jag har föreslagit.

4. Systematisk tolkning

69. Den tolkning av artikel 33.1 i Montrealkonventionen som jag har föreslagit strider enligt min mening inte på något sätt mot det sammanhang i vilket denna bestämmelse ingår.

70. Det ska härvid påpekas att den italienska regeringen har åberopat ovan angivna rättspraxis från Corte suprema di cassazione (Högsta domstolen),⁶⁴ enligt vilken artikel 33.1 endast ska anses reglera behörighetsfördelningen mellan de stater som är parter till Montrealkonventionen, bland annat på grund av innehållet i artikel 33.4, där det anges att "[i] rättegångsfrågor skall lagen i den stat där målet prövas tillämpas".⁶⁵ Den italienska regeringen har av sist nämnda bestämmelse dragit slutsatsen att det överläts på konventionsstaterna att inom ramen för sin processuella autonomi reglera varje processuell fråga som inte uttryckligen regleras av denna konvention och att de interna processuella reglerna således ska tillämpas för att fastställa vilken nationell domstol som är lokalt behörig.

71. I samma anda har Guaitoli m.fl. gjort gällande att om upphovsmännen till artikel 33 i Montrealkonventionen hade velat reglera den interna lokala behörigheten i varje konventionsstat, borde de även ha infogat bestämmelser som reglerar den behörighet som är knuten till tvistens värde, men att de inte gjorde detta.

61 Det ska påpekas att Montrealkonventionen syftar till att harmonisera ett stort antal aspekter som rör både materiell rätt och behörighetsfrågor inom det område som omfattas av dess tillämpningsområde.

62 Se, för ett liknande resonemang, rapport av P. Jenard om Brysselkonventionen (s. 22), a. a. fotnot 56.

63 Se analogt, beträffande artikel 5.1 i förordning nr 44/2001 och artikel 7.1 i förordning nr 1215/2012, dom av den 3 maj 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, punkterna 22–30), dom av den 9 juli 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, punkt 45), dom av den 7 mars 2018, flightright m.fl. (C-274/16, C-447/16 och C-448/16, EU:C:2018:160, punkterna 70–75), dom av den 11 juli 2018, Zurich Insurance och Metso Minerals (C-88/17, EU:C:2018:558, punkterna 15–24), och dom av den 4 oktober 2018, Feniks (C-337/17, EU:C:2018:805, punkt 44).

64 Se fotnot 44 ovan.

65 I den engelska versionen har artikel 33.4 lydelsen "[q]uestions of procedure shall be governed by the law of the court seised of the case" och i den spanska "[l]as cuestiones de procedimiento se regirán por la ley del tribunal que conoce el caso". Den formulering som har valts för att översätta denna bestämmelse till italienska (vilket är en icke giltig språkversion) är: "[s]i applicano le norme procedurali del tribunale adito". Redan i artikel 28.2 i Warszawakonventionen angavs för övrigt att "I avseende å förfarandet gälle lagen i den stat, där målet är anhängigt".

72. Dessa argument måste enligt min mening emellertid underkännas. Liksom den hänskjutande domstolen och easyJet anser jag nämligen att artikel 33.1, jämförd med artikel 33.4, ska tolkas så, att den först nämnda bestämmelsen uttryckligen syftar till att reglera den geografiska behörigheten (*ratione loci*) inte endast mellan konventionsstaterna, utan även mellan domstolarna i dessa, utan att detta påverkar tillämpningen av gällande rättsregler avseende övriga processuella frågor i domstolslandet.

73. Jag anser med andra ord att hänvisningen till nationell rätt i artikel 33.4 i Montrealkonventionen ska förstås så, att den har karaktär av restpost, eftersom den rör andra processuella regler än de enhetliga anknytningskriterierna som reglerar den geografiska behörigheten (*ratione loci*), vilka fastställs i artikel 33.1. Föremålet för de andra hänvisningar till lagen i den stat där målet prövas, vilka görs i artiklarna 35 och 45 i denna konvention,⁶⁶ styrker mig i min åsikt.

74. I enlighet med konventionsstaternas autonomi på det processuella området kan dessa, enligt min mening, inom sitt respektive territorium fastställa omfattningen av sina domstolars domkrets såväl geografiskt som materiellt.⁶⁷ Det ska preciseras att denna autonomi emellertid, enligt min mening, måste utövas med hänsyn till att konventionens syften inte får riskeras eller dess bestämmelser fräntas sin ändamålsenliga verkan till följd av tillämpningen av lagen i domstolslandet.⁶⁸

75. Den andra tolkningsfrågan ska enligt min mening följaktligen besvaras så, att artikel 33.1 i Montrealkonventionen ska tolkas så, att den vid en talan om ersättning för skada som omfattas av denna konventions tillämpningsområde⁶⁹ reglerar inte endast fördelningen av domstolsbehörigheten mellan konventionsstaterna, utan även fördelningen av den lokala behörigheten mellan domstolarna i respektive stat.

D. Huruvida Montrealkonventionen ska tillämpas exklusivt eller samtidigt med förordning nr 1215/2012 (den tredje frågan)

76. Den tredje tolkningsfrågan har ställts för det fall att domstolen, tvärtemot vad jag föreslagit ovan, skulle slå fast att artikel 33 i Montrealkonventionen, som är tillämplig när en talan omfattas av bestämmelserna i den, är avsedd att endast reglera fördelningen av domstolsbehörigheten mellan de stater som är parter till denna konvention.

77. Tribunale ordinario di Roma (domstolen i Rom) vill få klarhet i huruvida artikel 33 i konventionen i detta fall ska tillämpas exklusivt, så att det hindrar tillämpning av artikel 7 i förordning nr 1215/2012, eller om dessa båda bestämmelser ska tillämpas samtidigt, för att direkt fastställa både en given stats domsrätt och vilken domstol i den staten som är lokalt behörig.

⁶⁶ Begränsningen av talan respektive verkningarna av att en annan transportör deltar i förfarandet och följderna av detta.

⁶⁷ Vilket innebär att staterna till exempel kan inrätta specialdomstolar. Se analogt, när det gäller rådets förordning (EG) nr 2201/2003 av den 27 november 2003 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar i äktenskapsmål och mål om föräldraansvar samt om upphävande av förordning (EG) nr 1347/2000 (EUT L 338, 2003, s. 1), dom av den 9 januari 2015, RG (C-498/14 PPU, EU:C:2015:3, punkterna 41 och 51–54).

⁶⁸ Se analogt, när det gäller samverkan mellan gällande processuella regler i unionens medlemsstater och de regler om domstols behörighet som föreskrivs i förordning nr 44/2001 eller förordning nr 1215/2012 eller också förordning nr 4/2009, dom av den 15 mars 2012, G (C-292/10, EU:C:2012:142, punkt 44 och följande punkter), dom av den 18 december 2014, Sanders och Huber (C-400/13 och C-408/13, EU:C:2014:2461, punkterna 30–32), dom av den 10 mars 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, punkterna 62 och 66), och dom av den 31 maj 2018, Nothartová (C-306/17, EU:C:2018:360, punkt 28).

⁶⁹ Av de skäl som jag angett i mitt svar på den första frågan (punkt 32 och följande punkter ovan) ska domstolsbehörigheten däremot bestämmas i enlighet med bestämmelserna i förordning nr 1215/2012 när det gäller yrkanden som syftar till att erhålla den schablonmässiga och enhetliga ersättning som följer av bestämmelserna i förordning nr 261/2004.

78. Tribunale ordinario di Roma (domstolen i Rom) har preciserat att för det fall att Montrealkonventionen ska tillämpas exklusivt och den interna lokala behörigheten ska fastställas enligt nationell lagstiftning, i överensstämmelse med den tolkning som gjorts av Corte suprema di cassazione (Högsta domstolen),⁷⁰ är den behörig att avgöra det nationella målet. I motsatt fall, om konventionen ska tillämpas för att fördela behörigheten mellan staterna samtidigt som förordningen tillämpas för att fastställa den interna behörigheten, är det Tribunale di Civitavecchia (domstol i Civitavecchia) som är behörig.

79. Mot bakgrund av hur jag har föreslagit att de två första frågorna om förhållandet mellan Montrealkonventionen och förordning nr 1215/2012 ska besvaras, anser jag emellertid att det inte finns anledning att besvara den tredje frågan, eftersom den inte längre har något föremål, eller att ens göra några mer omfattande anmärkningar rörande den.

V. Förslag till avgörande

80. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att domstolen besvarar de tolkningsfrågor som har ställts av Tribunale ordinario di Roma (domstolen i Rom, Italien) på följande sätt:

- 1) När en talan som väckts av flygpassagerare syftar till att erhålla dels den schablonmässiga och enhetliga ersättning som följer av artiklarna 5, 7, 9 och 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91, dels den ytterligare ersättning för skada som omfattas av tillämpningsområdet för konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som undertecknades i Montreal den 28 maj 1999 och godkändes på Europeiska gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001, ska den domstol i en medlemsstat vid vilken talan har väckts bedöma sin behörighet, med avseende på den första delen av dessa krav, mot bakgrund av relevanta bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område och, med avseende på den andra delen av kraven, mot bakgrund av artikel 33 i denna konvention.
- 2) Artikel 33.1 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som undertecknades i Montreal den 28 maj 1999, ska tolkas så, att den vid en talan om ersättning för skada som omfattas av denna konventions tillämpningsområde reglerar inte endast fördelningen av domstolsbehörigheten mellan konventionsstaterna, utan även fördelningen av den lokala behörigheten mellan domstolarna i respektive stat.

⁷⁰ Se den rättspraxis som anges i fotnoterna 41 och 44 ovan.