



Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
MICHALA BOBEKA
od 19. listopada 2017.¹

Spojeni predmeti C-274/16, C-447/16 i C-448/16

flightright GmbH

protiv

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-274/16)

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Amtsgericht Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu, Njemačka))

i

Roland Becker

protiv

Hainan Airlines Co. Ltd (C-447/16)

i

Mohamed Barkan

Souad Asbai

Assia Barkan

Zakaria Barkan

Nousaiba Barkan

protiv

Air Nostrum, Lineas Aereas del Mediterraneo SA (C-448/16)

(zahtjevi za prethodnu odluku koje je uputio Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud, Njemačka))

„Zahtjevi za prethodnu odluku – Uredbe (EZ) br. 44/2001 i (EU) br. 1215/2012 – Nadležnost za tužbe koje se temelje na Uredbi (EU) br. 261/2004 – Kašnjenje leta – Višedijelno putovanje – Pojam ‚stvari koje se odnose na ugovor‘ – Pružanje usluga – Mjesto izvršenja obveze – Tuženik s domicilom u trećoj zemlji”

I. Uvod

1. Ovi se predmeti odnose na tri tužbe za odštetu koje su na temelju Uredbe (EZ) br. 261/2004² podnesene protiv zrakoplovnih društava zbog kašnjenja i uskraćenog ukrcanja na različitim dijelovima višedijelnog putovanja.

2. Prve dvije tužbe imaju isti kontekst: ugovorni zračni prijevoznik (u daljnjem tekstu: UZP) prodao je putnicima putovanje od dva povezana leta. UZP je izveo samo drugi dio putovanja. Prvi dio izveo je stvarni zračni prijevoznik (u daljnjem tekstu: SZP). U oba je predmeta do kašnjenja došlo na prvom dijelu putovanja, zbog čega su putnici propustili povezani let.

¹ Izvorni jezik: engleski

² Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (SL 2004., L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21.)

3. Ti činjenični scenariji otvaraju dva pravna pitanja. Kao prvo, koja je narav tužbe koju su putnici podnijeli protiv SZP-a zbog kašnjenja na prvom dijelu putovanja? Može li se takvu tužbu, čak i ako ne postoji ugovor između putnika i SZP-a, klasificirati kao „stvar koja se odnosi na ugovor” u smislu uredbi (EZ) br. 44/2001³ i (EU) br. 1215/2012⁴?

4. Kao prvo, koji su sudovi međunarodno nadležni za takve tužbe za odštetu? Putnici su tužbe protiv SZP-a podnijeli njemačkim sudovima jer je Njemačka bila odredište drugog dijela putovanja. Međutim, SZP je izveo prvi dio putovanja, a taj dio putovanja nije ni počeo ni završio u Njemačkoj.

5. Treća tužba je također zahtjev za odštetu, ali otvara zasebno pitanje. Ona je podnesena protiv SZP-a koji je također bio putnikov UZP za sporni dio putovanja. Međutim, pitanje sudske nadležnosti ovdje ima drugačiju narav jer zračni prijevoznik koji je uskratio ukrcaj ima domicil izvan Unije. Stoga se postavlja pitanje koja se pravila o međunarodnoj sudskoj nadležnosti primjenjuju u takvoj situaciji.

II. Pravni okvir

a) Uredba br. 261/2004

6. U točki (b) članka 2. Uredbe br. 261/2004 „stvarni zračni prijevoznik” je definiran kao „zračni prijevoznik koji izvodi ili namjerava izvesti let ugovoren s putnicima ili u ime neke druge osobe, pravne ili fizičke, koja ima ugovor s tim putnikom”.

7. U članku 3. stavku 1. predviđeno je da se Uredba br. 261/2004 primjenjuje na:

„(a) putnike koji putuju iz zračne luke smještene na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje;

(b) putnike koji putuju iz zračne luke smještene u trećoj zemlji u zračnu luku smještenu na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje, osim ako [su] isti [...] dobili pogodnosti ili naknadu štete [te im je] pružena pomoć u toj trećoj zemlji, ako je zračni prijevoznik koji pruža uslugu dotičnog leta prijevoznik Zajednice.”

8. U članku 3. stavku 5. predviđeno je da se Uredba br. 261/2004 primjenjuje na svakog SZP-a koji osigurava prijevoz putnika obuhvaćenih stavcima 1. i 2. te iste odredbe. U skladu s drugom rečenicom stavka 5. članka 3., „[u] slučajevima kada [SZP] koji nema ugovor s putnikom obavlja obveze propisane ovom Uredbom, smatrat će se kao da to radi u ime osobe koja ima ugovor s putnikom”.

9. U članku 6. stavku 1. definirana je pomoć koju SZP mora pružiti putnicima u slučaju kašnjenja, ovisno o trajanju kašnjenja i dužini leta. Člankom 7. stavkom 1. potom su određeni iznosi fiksne odštete koja se mora platiti putnicima.

10. Članak 13. Uredbe br. 261/2004 odnosi se na „pravo regresa”. U skladu s tim člankom, „[u] slučajevima gdje [SZP] plaća odštetu ili izvršava druge obveze koje proizlaze iz ove Uredbe, niti jedna odredba iz ove Uredbe ne može se protumačiti na način koji bi ograničavao njegovo pravo da zatraži odštetu od bilo koje osobe, uključujući treću stranu u skladu s primjenljivim pravom. Posebno se ovom

3 Uredba Vijeća od 22. prosinca 2000. o [sudskoj] nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima (SL 2001., L 12, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 19., svezak 3., str. 30.)

4 Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o [sudskoj] nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima (SL 2012., L 351, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 19., svezak 11., str. 289., i ispravak SL 2014., L 160, str. 40., i SL 2016., L 202, str. 57.). Tom je uredbom stavljena izvan snage Uredba br. 44/2001.

Uredbom, ni na koji način, ne ograničava pravo [SZP-a] da traži nadoknadu od tour operatora ili od druge osobe s kojom [SZP] ima ugovor. [Slično] tome, niti jedna odredba iz ove Uredbe ne može se protumačiti na način koji bi ograničavao prava tour operatora ili treće osobe, ako ta treća osoba nije putnik, a s kojom [SZP] ima ugovor, da potražuje nadoknadu ili odštetu od [SZP-a ...]”.

b) Uredbe br. 44/2001 i br. 1215/2012

11. Članak 66. stavak 1. Uredbe br. 1215/2012 predviđa da se isti primjenjuje na postupke pokrenute na dan ili nakon 10. siječnja 2015.

12. Postupci u predmetima C-447/16 i C-448/16 pokrenuti su prije tog datuma. Na te se predmete i dalje primjenjuje Uredba br. 44/2001. Predmet C-274/16 spada pod Uredbu br. 1215/2012. Međutim, pravila obiju uredbi primjenjiva u predmetnim slučajevima su jednaka, osim po brožčanom redoslijedu.

13. U skladu s člankom 2. stavkom 1. Uredbe br. 44/2001 i člankom 4. stavkom 1. Uredbe br. 1215/2012, „osobama s domicilom u nekoj državi članici sudi se pred sudovima te države članice, bez obzira na njihovo državljanstvo”.

14. U skladu s člankom 4. stavkom 1. Uredbe br. 44/2001 i člankom 6. stavkom 1. Uredbe br. 1215/2012, „[a]ko tuženik nema domicil u državi članici, nadležnost sudova svake države članice [...] utvrđuje se u skladu s pravom te države članice”⁵. U skladu s člankom 4. stavkom 2. Uredbe br. 44/2001 i člankom 6. stavkom 2. Uredbe br. 1215/2012 „[p]rotiv takvog tuženika, svaka osoba s domicilom u državi članici može se, bez obzira na njezino državljanstvo, pozivati na pravila o [sudskoj] nadležnosti koja su na snazi u toj državi [...] na isti način kao i državljani te države”.

15. Drugi odjeljci poglavlja II. obiju uredbi sadržavaju pravila o posebnoj sudskoj nadležnosti. Relevantne odredbe su članak 5. Uredbe br. 44/2001 i članak 7. Uredbe br. 1215/2012. U stavku 1. točki (a) tih članaka je predviđeno da osoba s domicilom u državi članici može biti tužena u drugoj državi članici u stvarima koje se odnose na ugovore, pred sudom mjesta izvršenja konkretne obveze. U slučaju pružanja usluga, mjesto izvršenja konkretne obveze je, u skladu s drugom alinejom točke (b) stavka 1. tih istih članaka, „mjesto u državi članici u kojemu su, u skladu s ugovorom, usluge pružene ili su trebale biti pružene”.

16. Osim toga, sukladno članku 5. stavku 3. Uredbe br. 44/2001 i članku 7. stavku 2. Uredbe br. 1215/2012, „u stvarima koje se odnose na štetne radnje, delikte ili kvazi-delikte” nadležni su „sudovi mjesta u kojemu se dogodio štetni događaj ili bi se on mogao dogoditi”.

III. Činjenično stanje, nacionalni postupak i prethodna pitanja

17. Činjenično stanje i postupak u pojedinim predmetima (tužba 1 – flightright, tužba 2 – Barkan i tužba 3 – Becker) opisani su, redom, u odjeljcima A do C ovog poglavlja.

⁵ U skladu s člankom 18. stavkom 1., člankom 21. stavkom 2. i člancima 24. i 25. Uredbe br. 1215/2012 i člancima 22. i 23. Uredbe br. 44/2001.

A. Predmet C-274/16, *flightright GmbH/Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA*

18. Putnici su u tom predmetu od zračnog prijevoznika Air Berlin PLC & CoLuftverkehrs KG (u daljnjem tekstu: Air Berlin) kupili putovanje sastavljeno od dva povezana leta od Ibize (Španjolska) do Düsseldorfa (Njemačka), preko Palma de Mallorce (Španjolska). Prvi dio putovanja izvelo je društvo Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA (u daljnjem tekstu: Air Nostrum). Drugi dio izvelo je društvo Air Berlin. Na prvom dijelu je došlo do kašnjenja, zbog čega su putnici propustili povezani let. U Düsseldorf su napokon stigli s trinaest sati zakašnjenja.

19. Putnici su, na temelju Uredbe br. 261/2004, zahtjev zbog tog kašnjenja ustupili društvu flightright GmbH (u daljnjem tekstu: flightright). Društvo flightright sada potražuje odštetu od društva Air Nostrum u iznosu od 500 eura uz kamate (u daljnjem tekstu: tužba 1 – flightright).

20. Društvo flightright je tužbu podnijelo Amtsgerichtu Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu, Njemačka). Taj sud dvoji oko toga ima li međunarodnu nadležnost da odlučuje u predmetu. Konkretno, pita se je li konačno odredište, Düsseldorf, mjesto izvršenja obveze u smislu članka 7. stavka 1. točke (b) Uredbe br. 1215/2012. Razlog tomu je taj što je do kašnjenja došlo na prvom dijelu putovanja, dijelu koji nije ni počeo ni završio u Njemačkoj, a koji je izveo zračni prijevoznik različit od onoga s kojim je ugovor bio sklopljen.

21. U tim okolnostima Amtsgericht Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu) prekinuo je postupak i Sudu uputio sljedeće prethodno pitanje:

„Trebaju li, u slučaju prijevoza osoba zračnom linijom koja se sastoji od dvaju letova bez značajnijeg zadržavanja u transfernoj zračnoj luci, mjesto dolaska drugog dijela putovanja smatrati mjestom izvršenja obveze sukladno članku 7. stavku 1. točki (a) Uredbe (EU) br. 1215/2012 ako je tužba podnesena protiv zračnog prijevoznika koji je upravljao prvim dijelom putovanja na kojem se dogodila nepravilnost, a prijevoz u drugom dijelu putovanja obavio je drugi zračni prijevoznik?”

B. Predmet C-448/16, *Mohamed Barkan i dr./Air Nostrum L. A. M. S. A.*

22. Mohamed Barkan, njegova supruga i njihovo troje djece (u daljnjem tekstu: M. Barkan i drugi) također su kupili putovanje od dva povezana leta od Melille (Španjolska) do Frankfurta na Majni (Njemačka), preko Madrida (Španjolska). Ugovor o prijevozu sklopljen je s društvom Iberia Líneas Aéreas de España (u daljnjem tekstu: Iberia). Prvi dio, od Melille do Madrida, izvelo je društvo Air Nostrum, a drugi dio, od Madrida do Frankfurta na Majni, društvo Iberia. Polazak iz Melille za Madrid je kasnio, zbog čega su putnici propustili povezani let te su na konačno odredište (Frankfurt na Majni) stigli s četiri sata zakašnjenja.

23. Ti su putnici podnijeli tužbe protiv društva Air Nostrum, kojima je svaki od njih na temelju članka 7. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 261/2004 tražio odštetu u iznosu od 250 eura. M. Barkan traži i odštetu od 100 eura, uz kamate, za troškove koje je tijekom kašnjenja imao za hranu i telefonske pozive (u daljnjem tekstu: tužba 2 – Barkan).

24. Prvostupanjski sud je prihvatio tu tužbu. Međutim, njegov je zahtjev odbijen u drugostupanjskom postupku. Žalbeni sud je zaključio da njemački sudovi nisu međunarodno nadležni. Taj je sud naveo da mjesto izvršenja obveze u smislu Uredbe br. 44/2001 nije bilo u Njemačkoj. Predmetna tužba se odnosila na kašnjenje leta od Melille do Madrida te se stoga samo ta dva mjesta smatralo relevantnim mjestima izvršenja obveze.

25. Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud, Njemačka) u kasacijskom postupku ističe da međunarodna nadležnost njemačkih sudova u predmetnom slučaju može postojati samo ako je mjesto pružanja predmetne usluge bilo u Njemačkoj. To ovisi o tome može li se pravni odnos između tužitelja u glavnom postupku i društva Air Nostrum smatrati ugovornim unatoč činjenici da između tih putnika i društva Air Nostrum ne postoji izravna ugovorna veza.

26. U tim okolnostima Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) prekinuo je postupak i Sudu uputio sljedeća prethodna pitanja:

„1. Treba li članak 5. stavak 1. točku (a) [Uredbe br. 44/2001] tumačiti na način da pojam ‚stvari koje se odnose na ugovore‘ obuhvaća i odštetni zahtjev na temelju članka 7. [Uredbe br. 261/2004], koji se ostvaruje prema stvarnom zračnom prijevozniku, koji nije stranka ugovora sklopljenog s dotičnim putnikom?

2. Ako je članak 5. stavak 1. [Uredbe br. 44/2001] primjenjiv:

Treba li kod prijevoza osoba na dva leta bez značajnijeg zadržavanja u transfernim zračnim lukama konačno odredište putnika smatrati mjestom pružanja usluga u skladu s člankom 5. stavkom 1. točkom (b) drugom alinejom [Uredbe br. 44/2001] i u slučaju kada se odštetni zahtjev na temelju članka 7. [Uredbe br. 261/2004], koji je sadržan u tužbi, zasniva na smetnji koja je nastupila na prvom dijelu putovanja, a tužba je usmjerena protiv stvarnog zračnog prijevoznika na prvom letu, koji nije stranka ugovora o prijevozu?”

C. Predmet C-447/16, Roland Becker/Hainan Airlines Co. Ltd

27. Roland Becker sklopio je ugovor o zračnom prijevozu sa zračnim prijevoznikom Hainan Airlines Co. Ltd (u daljnjem tekstu: Hainan Airlines) za putovanje sastavljeno od dva povezana leta. Taj zračni prijevoznik ima domicil izvan Unije. Prvi dio odnosnog putovanja bio je od zračne luke Tegel u Berlinu (Njemačka) do Bruxellesa (Belgija), a drugi dio od Bruxellesa do Pekinga (Kina). U Berlinu se R. Becker prijavio za oba te je dobio odgovarajuće karte za ukrcaj. Nakon provjere mu je dopušten i prijevoz prtljage, sve do Pekinga. Prvi dio putovanja koji je izveo Brussels Airlines odvio se sukladno rasporedu. Međutim, u Bruxellesu je R. Beckeru uskraćen ukrcaj na drugi dio do Pekinga, koji je izvodilo društvo Hainan Airlines.

28. R. Becker tužbom koju je u Njemačkoj podnio protiv društva Hainan Airlines zahtijeva odštetu u iznosu od 600 eura na temelju članka 7. stavka 1. točke (c) Uredbe br. 261/2004, uz kamate i nadoknadu troškova postupka (u daljnjem tekstu: tužba 3 – Becker).

29. Prvostupanjski sud odbio je tužbu iz razloga što njemački sudovi nisu međunarodno nadležni u tom predmetu. Žalbeni sud je donio isti zaključak. Potonji smatra da mjesto izvršenja obveze nije bilo u Njemačkoj jer je putovanje bilo sastavljeno od dva zasebna leta u skladu s Uredbom br. 261/2004: prvog od Berlina do Bruxellesa i drugog od Bruxellesa do Pekinga. Predmetna tužba odnosi se isključivo na dio putovanja od Bruxellesa do Pekinga: stoga se Bruxelles smatralo mjestom izvršenja obveze. Taj je sud dalje istaknuo da sjedište društva nije u Njemačkoj i da se zato međunarodna nadležnost njemačkih sudova ne može na tome temeljiti. Budući da se sporni ugovor odnosi na pružanje usluga, nadležnost se može temeljiti samo na članku 5. stavku 1. točki (a) i članku 5. stavku 1. točki (b) drugoj alineji Uredbe br. 44/2001.

30. Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud, Njemačka) u kasacijskom postupku ističe da međunarodna nadležnost njemačkih sudova ovisi o naravi pravnog odnosa između R. Beckera i društva Hainan Airlines. Ovisi i tome može li se Berlin, mjesto polaska prvog leta, smatrati mjestom izvršenja obveze u skladu s Uredbom br. 44/2001.

31. U tim okolnostima Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) prekinuo je postupak i Sudu uputio sljedeća prethodna pitanja:

„Trebali li kod prijevoza putnika na dva leta bez značajnijeg zadržavanja u transfernim zračnim lukama mjesto polaska prvog dijela putovanja smatrati mjestom pružanja usluga u skladu s člankom 5. stavkom 1. točkom (b) drugom alinejom [Uredbe br. 44/2001], ako se odštetni zahtjev na temelju članka 7. [Uredbe br. 261/2004], koji je sadržan u tužbi, zasniva na smetnji koja je nastupila na drugom dijelu putovanja, a tužba je usmjerena protiv stranke ugovora o prijevozu, koji je bio stvarni zračni prijevoznik na drugom, ali ne i na prvom letu?”

IV. Postupak pred Sudom

32. U vezi s tužbom 1 – flightright pisana očitovanja podnijeli su društva flightright i Air Nostrum, vlada Portugala i Europska komisija. U vezi s tužbom 2 – Barkan pisana očitovanja podnijeli su M. Barkan i drugi, društvo Air Nostrum, Švicarska Konfederacija i Komisija. U vezi s tužbom 3 – Becker pisana očitovanja podnijeli su R. Becker, Švicarska Konfederacija i Komisija.

33. M. Barkan i drugi, društva flightright i Air Nostrum, francuska vlada i Komisija iznijeli su svoje argumente na zajedničkoj raspravi održanoj 6. srpnja 2017.

V. Ocjena

34. Ovo je mišljenje strukturirano na sljedeći način: tužba 1 – flightright i tužba 2 – Barkan spadaju ili u područje primjene Uredbe br. 44/2001 ili u područje primjene Uredbe br. 1215/2012. Stoga ću započeti s razmatranjem dvaju pravnih pitanja koja su potaknuta tim dvjema tužbama: je li odštetni zahtjev stvar koja se odnosi na ugovor, (A.1.) i koje je mjesto izvršenja takvog ugovora (A.2). Potom ću razmotriti pitanje međunarodne sudske nadležnosti iz tužbe 3 – Becker (B).

A. Tužba 1 – flightright i tužba 2 – Barkan

35. Na koji se način može utvrditi država članica čiji su sudovi međunarodno nadležni za tužbe protiv stvarnog zračnog prijevoznika koji nije bio putnikov ugovorni zračni prijevoznik?

36. Za to je utvrđenje potrebno odrediti primjenjivu osnovu sudske nadležnosti (1), a potom, u okviru odnosne osnove, odrediti sud koji je međunarodno nadležan za te tužbe s obzirom na presudu Suda u predmetu Rehder⁶. Ta se presuda odnosila na izravni let. Stoga se postavlja pitanje na koji se način ona može primijeniti na *višedijelno putovanje* (2).

1. Primjenjiva osnova sudske nadležnosti

a) Narav tužbe

37. Uredbom br. 261/2004 definirana su prava koja putnici mogu ostvarivati protiv stvarnog zračnog prijevoznika ako nastupi jedna od u njoj opisanih situacija. Međutim, samom tom uredbom, sasvim razumljivo, narav tužbi koje se na temelju nje podnose nije određena za potrebe primjene uredbi br. 44/2001 i br. 1215/2012.

⁶ Presuda od 9. srpnja 2009., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, t. 47.)

38. Čini se da tuženik iz glavnog postupka, društvo Air Nostrum, ima domicil u Španjolskoj. Stoga se međunarodna nadležnost njemačkih sudova ne može temeljiti na *općoj* osnovi nadležnosti iz članka 2. stavka 1. Uredbe br. 44/2001 i članka 4. stavka 1. Uredbe br. 1215/2012.

39. Što se tiče *posebnih* osnova sudske nadležnosti, prvo treba podsjetiti da u ovom predmetu nije primjenjiva ni posebna osnova nadležnosti koja je uredbama br. 44/2001 i br. 1215/2012 predviđena za potrošače. Točno je da je Uredba br. 261/2004 instrument koji osigurava visoku razinu zaštite putnika⁷. Međutim, posebna osnova nadležnosti koja je za potrošače predviđena člankom 16. stavkom 1. Uredbe br. 44/2001 i člankom 18. stavkom 1. Uredbe br. 1215/2012 primjenjuje se, u skladu s izričitim isključenjima sadržanima u članku 15. stavku 3. Uredbe br. 44/2001 odnosno članku 17. stavku 3. Uredbe br. 1215/2012, samo na ugovore o prijevozu kod kojih je u cijenu uračunana *kombinacija* prijevoza i smještaja. Sukladno opisu činjeničnog stanja koji su pružili sudovi koji su uputili zahtjeve, to nije slučaj s ugovorima koji se razmatraju u glavnim postupcima.

40. Budući da se druge osnove nadležnosti iz uredbi br. 44/2001 i br. 1215/2012 ne čine relevantnima, međunarodna nadležnost njemačkih sudova može se razmatrati samo s obzirom na posebnu osnovu nadležnosti za stvari koje se odnose na ugovore i stvari koje se odnose na štetne radnje.

41. U odluci kojom je uputio prethodno pitanje u vezi s tužbom 2 –Barkan, Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) smatra da su odnosne tužbe zakonske tužbe podnesene na temelju ugovora. Putnici iz glavnog postupka na temelju postojećeg ugovora s UZP-om ostvaruju prava koja ne proizlaze izravno iz njihova ugovora o prijevozu, nego su definirana u Uredbi br. 261/2004. Mogućnost njihova ostvarenja pretpostavlja postojanje ugovora o zračnom prijevozu i potvrđene rezervacije. Zato se ta stvar, kao cjelina, odnosi na ugovor.

42. Društvo flightright, M. Barkan i drugi te francuska vlada i Švicarska Konfederacija smatraju da predmetne tužbe spadaju pod pojam „stvari koje se odnose na ugovore” u smislu Uredbe br. 44/2001 ili Uredbe br. 1215/2012. Društvo flightright i M. Barkan i drugi u biti ističu da se tužba temelji na ugovoru unatoč tomu što ne postoji ugovor sklopljen izravno između njih i društva Air Nostrum.

43. Francuska vlada poziva se na sudsku praksu Suda u skladu s kojom pojam „stvari koje se odnose na ugovore” obuhvaća i tužbu protiv treće strane koja je pristala izvršiti obvezu koju su drugi među sobom dogovorili. Ta vlada dalje upućuje na odredbu „u vezi s posredništvom” iz članka 3. stavka 5. Uredbe br. 261/2004, navodeći da ista potvrđuje ugovornu narav predmetnih tužbi.

44. Slično tomu, upućujući na sudsku praksu Suda i na potonju odredbu Uredbe br. 261/2004, Švicarska Konfederacija tvrdi da zakonski prijenos obveza s UZP-a na SZP na temelju Uredbe br. 261/2004 upućuje na to da su predmetne tužbe ugovorne.

45. Isti je načelni zaključak donijela i Komisija. Komisija ističe da Uredba br. 261/2004 odgovornost za njome predviđene obveze nameće SZP-u, a ne UZP-u. Nije relevantna činjenica da su odnosna prava putnika definirana u uredbi, a ne u ugovoru. To je zato što ona predstavljaju pravnu posljedicu nepravilnog izvršenja ugovora.

46. Čini se da društvo Air Nostrum prihvaća tvrdnju da je predmetnu tužbu moguće klasificirati kao ugovornu (iako u svojim pisanim očitovanjima u vezi s tužbom 1 – flightright ističe nepostojanje ugovorne poveznice). Međutim, navodi da ga je moguće smatrati odgovornim samo za dio putovanja koji je doista izvelo, a koji nije izvršen u Njemačkoj.

⁷ Vidjeti uvodne izjave 1. do 4. Uredbe br. 261/2004, kao i presude od 10. siječnja 2006., IATA i ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, t. 69.); od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 44., 49. i 60.); i od 23. listopada 2012., Nelson i dr. (C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 72. i 74.).

b) Ugovor ili štetna radnja?

47. Iz informacija koje su pružili sudovi koji su uputili zahtjeve i navoda na raspravi čini se da se radi o „trostranom” odnosu (UZP-SZP-putnik) i dva ugovora: ugovor o prijevozu između UZP-a i putnika te, što se čini da predstavlja uobičajenu praksu, opći okvirni ugovor između UZP-a i SZP-a. Međutim, između putnika i tuženog SZP-a nije *izravno* sklopljen nikakav ugovor⁸.

48. S obzirom na tu činjeničnu i pravnu pozadinu, sud koji je uputio zahtjev u vezi s tužbom 2 – Barkan dvoji oko toga može li se za tužbu podnesenu protiv subjekta koji nije stranka relevantnog ugovora smatrati da proizlazi iz ugovora.

49. Tijekom predmetnog postupka raspravljalo se o dvama mogućim načinima ocjene naravi predmetnih tužbi.

50. Kao prvo, za te je tužbe moguće smatrati da proizlaze iz delikta/štetne radnje. Budući da između putnika i SZP-a nije bio sklopljen ugovor, protiv SZP-a je tužba podnesena iz razloga što, u biti, nije ispunio svoje obveze na temelju Uredbe br. 261/2004. Zato je za predmetnu tužbu, za potrebe međunarodne sudske nadležnosti, moguće smatrati da proizlazi iz neke vrste zakonske štetne radnje: sadržaj obveza, posljedice neispunjenja tih obveza kao i identitet tuženika definirani su u Uredbi br. 261/2004⁹.

51. Kao drugo, kako se razmatralo na raspravi, tužbu je moguće protumačiti kao ugovornu, zato što proizlazi iz neke vrste *prešutnog* ugovora između SZP-a i putnika¹⁰ ili zato što se opći okvirni ugovor (o dijeljenju oznaka letova (*code-sharing*) ili drugim vrstama suradnje) između UZP-a i SZP-a može smatrati nekom vrstom *ugovora u korist treće strane*, odnosno putnika.

52. Smatram da narav tužbe doista jest ugovorna, a ne da proizlazi iz štetne radnje. Međutim, moram priznati da mi se tumačenja o postojanju prešutnog ugovora ili ugovora u korist treće strane čine pomalo nespretnima i problematičnima. Mišljenja sam da je razlog zbog kojeg takva tužba, sukladno taksonomiji i Uredbe br. 44/2001 i Uredbe br. 1215/2012, ima ugovornu narav jednostavniji.

53. Kao prvo i najvažnije, tekst članka 5. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 44/2001 i članka 7. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 1215/2012 prilično je otvoren – u njemu se navodi da osoba s domicilom u državi članici može u drugoj državi članici biti tužena „u stvarima koje se odnose na ugovore”¹¹. Taj tekst, prisutan i u drugim jezičnim verzijama¹², jasno upućuje na „*stvari* koje se odnose na ugovore”, a ne na „*stranku* ugovora”.

54. Stoga, prema mojemu shvaćanju, pravilo o sudskoj nadležnosti iz članka 5. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 44/2001 i članka 7. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 1215/2012 temelji se na *predmetu* tužbe, a ne na *identitetu* stranaka. Bitno je proizlaze li sporna prava i obveze i razlog podnošenja te tužbe protiv konkretnog tuženika iz ugovora kao temeljnog izvora. Ako proizlaze, posljedična tužba kojom

8 Situacija je još složenija za tužitelja u tužbi 1 – flightright. Taj tužitelj nije bio stranka ugovora o prijevozu između UZP-a i putnika koji su tužitelju ustupili predmetni zahtjev.

9 U kojem slučaju bi se primjenjivao članak 5. stavak 3. Uredbe br. 44/2001 i članak 7. stavak 2. Uredbe br. 1215/2012. U skladu s tim odredbama, međunarodno nadležni sudovi su sudovi mjesta u kojemu se dogodio štetni događaj ili bi se on mogao dogoditi. Sud je to mjesto definirao i kao mjesto u kojemu je šteta nastala i kao mjesto događaja koji ju je uzrokovao. Za noviju potvrdu toga, vidjeti, primjerice, presudu od 22. siječnja 2015., Hejduk (C-441/13, EU:C:2015:28, t. 18. i navedenu sudsku praksu). Za izvorni načelni zaključak, vidjeti presudu od 30. studenoga 1976., Bier (21/76, EU:C:1976:166, t. 19., 24. i 25.).

10 Navedeno je da bi postojanje takvog prešutnog ugovora bilo posljedica kombinacije ugovora o prijevozu sklopljenog između putnika i UZP-a, s jedne strane, i općeg okvirnog ugovora sklopljenog između UZP-a i SZP-a, s druge strane.

11 Moje isticanje

12 Primjerice, u njemačkoj verziji koristi se izraz „wenn ein Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag den Gegenstand des Verfahrens bilden”; u francuskoj: „en matière contractuelle”; u španjolskoj „en materia contractual”; u talijanskoj: „in materia contrattuale”; u češkoj „pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy”.

se ta prava i obveze nastoje izvršiti predstavlja „stvar koja se odnosi na ugovor”, čak i ako su, što je čest slučaj s pravnim odredbama o zaštiti potrošača, konkretna prava i obveze koje se izvršavaju u pojedinom slučaju „upisana” (odnosno, predviđena je njihova primjena bez mogućnosti odstupanja) u ugovor jer tako propisuju obvezna zakonska pravila.

55. Postoje dvije systemske analogije unutar uredbi br. 44/2001 i br. 1215/2012 koje to potvrđuju. Kao prvo, slično tumačenju pojma „stvar koja se odnosi na osiguranje”, bitno je to da odnosni tužitelj ostvaruje svoja prava koja proizlaze iz ugovora o osiguranju, a ne na temelju toga je li bio stranka ugovora ili ne¹³. Kao drugo, jednako je moguće uputiti na slučajeve pravnog sljedništva kod tužbi trećih strana. U posebnim okolnostima, treća strana može stupiti na mjesto nekog subjekta kako bi ostvarila zahtjeve koji su nastali u okviru pravnog odnosa u kojem ona nije bila stranka. Ponovno, treća strana koja ostvaruje prava iz izvornog ugovora može¹⁴ to učiniti na temelju pravila o sudskoj nadležnosti za stvar koja se odnosi na ugovor, čak i ako sama nije bila stranka izvornog ugovora¹⁵. Kako Komisija ističe, Sud u predmetu Frahuil nije načelno isključio da „stvari koje se odnose na ugovore” mogu obuhvaćati situaciju u kojoj treća strana, na temelju zakonskog prijenosa zahtjeva, tuži jednu od stranaka ugovora, ako je moguće dokazati da je tuženik prihvatio relevantnu obvezu¹⁶. To opet pokazuje da se postupak, da bi spadao pod osnovu sudske nadležnosti iz članka 5. stavka 1. Uredbe br. 44/2001 ili članka 7. stavka 1. Uredbe br. 1215/2012, ne mora nužno voditi između izvornih stranaka ugovora: to je slučaj ako postoji ugovorna osnova na kojoj ta treća strana može zahtijevati ostvarenje prava koja je stekla ugovorom, odnosno na kojoj se od te treće strane može zahtijevati da izvrši obveze koje je takvim ugovorom preuzela ili su njime utvrđene u njezinu korist.

56. Kao drugo, na općoj razini, neugovorni SZP prevozeći putnika izvršava obvezu ugovornog podrijetla. Prijevoz putnika za SZP-a nije nikakva zakonska obveza. U tom pogledu ističem zaključak Suda u vezi s pojmom „stvari koje se odnose na štetne radnje, delikte ili kvazi-delikte” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 44/2001: on obuhvaća svaku tužbu koja ima za cilj utvrditi odgovornost tuženika i koja se *ne* odnosi na „ugovor” u smislu članka 5. stavka 1. točke (a) te uredbe¹⁷.

57. Nasuprot tomu, tužbe koje se, na ovaj ili onaj način, *odnose* na ugovor spadaju u područje primjene članka 5. stavka 1. Uredbe br. 44/2001 i članka 7. stavka 1. Uredbe br. 1215/2012.

58. To me dovodi do trećeg aspekta. Na konkretnoj razini, nema sumnje da je svrha i razlog predmetnih tužbi ostvarenje materijalnih prava protiv SZP-a zbog nepravilno obavljenog zračnog prijevoza, u suprotnosti s uvjetima ugovora. Nije osporavano da je društvo Air Nostrum, kao neugovorni SZP, pristalo putnike prevesti od točke A do točke B, sukladno ugovoru između putnika i UZP-a.

59. Putnici svoja prava protiv SZP-a ostvaruju jer je taj SZP dobrovoljno djelovao u ime UZP-a, u smislu članka 3. stavka 5. druge rečenice Uredbe br. 261/2004. Da nije na to pristao, neugovorni SZP jednostavno ne bi dopustio ukrcaj putnika. Zakonska osnova pravâ, odnosno Uredba br. 261/2004, ne bi bila dovoljna za uspjeh tužbe da nije bilo ugovora između putnika i UZP-a.

13 Dodatno vidjeti moje mišljenje u predmetu MMA IARD (C-340/16, EU:C:2017:396, osobito točke 36. i 37.).

14 Želim jasno naglasiti da se ovdje ne sugerira da činjenica da je tužbu podnio subjekt koji nije stranka ugovora odjednom mijenja temelj tužbe, tako da umjesto ugovora to postaje štetna radnja ili bilo što drugo. Zasebno je pitanje, a ono se uopće ne razmatra u predmetnim slučajevima, hoće li takvo pravno sljedništvo podrazumijevati i prijenos (zadržavanje) mogućnosti primjene nekog posebnog pravila o nadležnosti na koje se može pozivati samo slabija strana (kao što je to potrošač).

15 U vezi s pravilima o nadležnosti koji su na temelju Uredbe br. 261/2004 dostupni tužiteljima na koje je zahtjev prenesen, vidjeti mišljenje nezavisne odvjetnice E. Sharpston u predmetu Flight Refund (C-94/14, EU:C:2015:723, t. 60.).

16 Presuda od 5. veljače 2004., Frahuil (C-265/02, EU:C:2004:77, t. 25.); također vidjeti presudu od 14. ožujka 2013., Česká spořitelna (C-419/11, EU:C:2013:165, t. 46. i 47.).

17 Presuda od 18. srpnja 2013., ÖFAB (C-147/12, EU:C:2013:490, t. 32. i navedena sudska praksa)

60. Stoga, sve u svemu, tužba za odštetu protiv SZP-a u svakom slučaju predstavlja „stvar koja se odnosi na” ugovor o zračnom prijevozu koji je sklopljen između putnika i UZP-a. Uostalom, opće je prihvaćeno i da različiti oblici „podugovaranja” ili „vanjskog ugovaranja usluga (*outsourcing*)” koji su dogovoreni između izvorne ugovorne stranke (nalogodavca) i njegovih potencijalnih nalogoprimaca ne mijenjaju narav i opseg obveza koje je nalogodavac preuzeo.

61. S obzirom na prethodno navedena razmatranja, zaključujem da članak 5. stavak 1. točku (a) Uredbe br. 44/2001 i članak 7. stavak 1. točku (a) Uredbe br. 1215/2012 treba tumačiti na način da pojam „stvari koje se odnose na ugovore” obuhvaća odštetni zahtjev iz članka 7. Uredbe br. 261/2004 koji se ostvaruje prema stvarnom zračnom prijevozniku koji nije stranka ugovora koji je dotični putnik sklopio s drugim zračnim prijevoznikom.

2. Sud nadležan za tužbe protiv stvarnog zračnog prijevoznika

a) Presuda Rehder

62. Sud je u presudi Rehder¹⁸ zauzeo stajalište o međunarodnoj sudskoj nadležnosti¹⁹ za tužbe koje su se temeljile na Uredbi br. 261/2004, a podnio ih je putnik koji je ugovor o prijevozu sklopio s *jednim* zračnim prijevoznikom, koji je također bio SZP u pogledu spornog *izravnog* leta koji je otkazan. Sud je zaključio da je nadležan sud koji je mjesno nadležan za mjesto polaska zrakoplova *ili* sud koji je nadležan za mjesto dolaska zrakoplova. Konačan izbor jednog od tih dvaju sudova ovisi o tužitelju.

63. Sud je zaključio da su oba ta mjesta bila dostatno povezana s materijalnim elementima spora. Sud je taj zaključak donio uzimajući u obzir relevantne usluge pružene u tom kontekstu, odnosno „prijavu i ukrcaj putnika, primanje tih putnika u zrakoplov u mjestu polaska dogovorenom u odnosnom ugovoru o prijevozu, polazak zrakoplova u predviđeno vrijeme, prijevoz putnika i njihove prtljage iz mjesta polaska do mjesta dolaska, skrb o putnicima tijekom leta i, konačno, iskrcaj putnika”. Sud u toj ocjeni, kako navodi, nije uzeo u obzir mjesta presjedanja zbog njihove „nedostatne povezanosti s bitnom naravi usluga iz [odnosnog] ugovora”²⁰.

64. Razmatrajući relevantnost mjesta polaska i dolaska izravnog leta u predmetu Rehder, Sud je istaknuo da se „zračni prijevoz, po samoj svojoj naravi, sastoji od usluga koje se pruža na nedjeljiv i identičan način [...], čega je posljedica ta da zasebni dio [glavne usluge], koji se ima pružiti u određenom mjestu, u takvim slučajevima nije moguće razlikovati na temelju ekonomskog kriterija”²¹ (u suprotnosti s određivanjem mjesta izvršenja ugovora kada postoji više lokacija dostave robe)²².

65. Nadalje, Sud je potvrdio da je njegov zaključak sukladan ciljevima koji se odnose na postojanje bliske veze i predvidljivosti, kao i pravnu sigurnost. Sud je u tom pogledu istaknuo da je izbor, ograničen na dva suda, omogućavao objema strankama da lako utvrde sudove kojima je moguće podnijeti tužbu.

18 Presuda od 9. srpnja 2009., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439)

19 Radi cjelovitosti treba dodati da se u Uniji primjenjuju dva sklopa pravila za određivanje međunarodne sudske nadležnosti u pogledu tužbi koje putnici podnesu protiv zračnih prijevoznika: pravila Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, koja je u ime Europske zajednice odobrena Odlukom Vijeća 2001/539/EZ od 5. travnja 2001. (SL 2001., L 194, str. 38.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 21., str. 5.) (u daljnjem tekstu: Montrealska konvencija) i provedbenog zakonodavstva Unije, i pravila iz uredbi br. 44/2001 i br. 1215/2012. U činjeničnom kontekstu predmetnih slučajeva te s obzirom na ustaljenu sudsku praksu Suda, samo su potonja pravila relevantna za predmetne slučajeve. Kako je Sud nedavno istaknuo, „prava utemeljena na odredbama Uredbe br. 261/2004 i odredbama Montrealske konvencije pripadaju u različite regulatorne okvire [te se stoga] pravila o međunarodnoj sudskoj nadležnosti predviđena tom konvencijom ne primjenjuju [...] na zahtjeve podnesene samo na temelju Uredbe br. 261/2004 jer se potonji trebaju razmatrati s obzirom na Uredbu br. 44/2001”. Presuda od 10. ožujka 2016., Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, t. 46. i navedena sudska praksa).

20 Presuda od 9. srpnja 2009., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, t. 40.).

21 Presuda od 9. srpnja 2009., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, t. 42.).

22 Presuda od 3. svibnja 2007., Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, t. 40. do 42.).

b) Proširenje primjene presude Rehder na višedijelna putovanja?

66. Ovaj se predmet razlikuje na dva načina od predmeta Rehder. Kao prvo, putovanja koja se razmatraju u glavnom postupku su višedijelna, a ne izravna. Kao drugo, tuženi SZP različit je od UZP-a putnika.

67. Tuženi SZP (društvo Air Nostrum) nije izveo nijedan dio putovanja kojemu je mjesto polaska ili dolaska bila Njemačka, koja je bila odredište drugog dijela putovanja. Istodobno, prvi dio koji je izveo tuženi SZP bio je dio čitavog putovanja, a svrha mu je bila krajnji prijevoz putnika iz Španjolske u Njemačku.

68. Imajući na umu te činjenične elemente te uzimajući u obzir razloge rješenja do kojeg je Sud došao u predmetu Rehder, postoje u biti dva načina, za potrebe predmetnog slučaja, na koja je moguće definirati mjesto izvršenja pruženih usluga.

69. Kao prvo, kada je riječ o višedijelnim putovanjima, pristup iz presude Rehder moguće je primijeniti tako da se putovanje promatra po njegovim dijelovima: budući da je UZP odgovoran za čitavo putovanje, mjesto pružanja dotične usluge bilo bi mjesto prvog polaska i konačnog dolaska. Isto bi potom vrijedilo i za pojedine SZP-ove i dijelove leta koje su izveli. Tako bi, u slučaju putovanja u dva dijela, mjesto izvršenja obveze neugovornog SZP-a koji je izveo prvi dio putovanja bilo mjesto polaska i mjesto u kojem je odnosni dio završio (odnosno mjesto presjedanja). To je u bitnome stajalište društva Air Nostrum i Komisije.

70. Kao drugo, pristup iz presude Rehder moguće je primijeniti tako da se putovanje promatra kao cjelina, odnosno da se mjesto izvršenja obveze na isti način odredi i za UZP i za SZP. U kontekstu predmetnih tužbi moguće je tvrditi da je SZP odgovoran za čitavo putovanje: obavezan je osigurati da njegovo izvršenje omogući putnicima dolazak na konačno odredište, kako je dogovoreno u ugovoru s UZP-om. To znači da će mjesto izvršenja obveze – za potrebe određivanja suda koji je međunarodno nadležan i u kontekstu tužbi koje proizlaze iz tog putovanja kao cjeline – biti mjesto polaska prvog dijela leta i mjesto dolaska drugog (ili posljednjeg) dijela putovanja. To je u bitnome stajalište tužitelja u oba upućena predmeta, kao i francuske i portugalske vlade te Švicarske Konfederacije.

71. Moram priznati da mi je, zbog nekoliko razloga objašnjenih u sljedećem odlomku, potonje stajalište uvjerljivije.

c) Ugovorni i stvarni zračni prijevoznik: isto mjesto izvršenja obveze i za UZP i za SZP

72. Najbitnija je jednostavna logika stvarno pružene usluge, usluge o zračnom prijevozu: zašto je ugovor sklopljen i što se od njega očekuje? Putnik rezervira putovanje od točke A do točke C. Razlog zbog kojeg to čini je upravo taj da iz točke A dođe u točku C, a ne i da posjeti točku B, osim ako to izričito zatraži²³. Zračni prijevoznik mu, sukladno tomu, proda jednu kartu, s jednim rezervacijskim brojem, koja obuhvaća sve dijelove njegova leta. Kada dođe na zračnu luku (prvog) polaska, putnikova prtljaga se provjerava te se dopušta njezin prijevoz do mjesta konačnog odredišta. Na zračnoj luci polaska obično dobiva obje propusnice za ukrcaj.

23 Taj opći zaključak donesen je na temelju činjeničnog stanja kako je opisano u upućenim predmetima, iz kojih se čini da mjesto transferne zračne luke i postojanje i način presjedanja nisu igrali nikakvu ulogu. Potvrđeno je da su putnici mogli birati kroz koju transfernu zračnu luku (odnosno grad i zemlju u kojoj se ista nalazi) žele proći i u njoj se značajno vrijeme zadržati, što može i tu zračnu luku učiniti samostalnim odredištem. Primjerice, putnik se može sa svojim zračnim prijevoznikom dogovoriti da na putu iz Madrida u Bratislavu provede dva dana u Parizu. Da je to doista bilo tako, a nije, moglo bi se tvrditi da je takvo pojedinačno dogovoreno presjedanje, kod kojeg putnik napusti zračnu luku i preuzme prtljagu, relevantno pri određivanju primjenjivih pravila o nadležnosti.

73. Bitni elementi takve usluge potom određuju mjesto njezina pružanja, u kojem je usluga pružena u smislu članka 5. stavka 1. točke (b) druge alineje Uredbe br. 44/2001 ili članka 7. stavka 1. točke (b) Uredbe br. 1215/2012. I mjesto prvog polaska i mjesto konačnog dolaska svakako predstavljaju mjesta pružanja te usluge.

74. Ključni argument protiv određivanja sudske nadležnosti primjenom pristupa u skladu s kojim se putovanje promatra po njegovim dijelovima te za svakog SZP-a vrijedi posebno mjesto izvršenja obveze, ovisno o mjestu polaska i dolaska dijela leta koji odnosni SZP izvede, jednostavan je: cjelokupna usluga, koju određuje upit putnika i potom sklopljeni ugovor o prijevozu, mora ostati ista, neovisno o vrsti i broju „podugovaratelja”, odnosno SZP-ova koje UZP odabere za pružanje usluge.

75. Moglo bi se dodati da se ta logika, na razini materijalnih prava i obveza iz Uredbe br. 261/2004, odražava u dvjema odredbama te uredbe: članku 3. stavku 5. drugoj rečenici i članku 13.

76. U skladu s člankom 3. stavkom 5. drugom rečenicom Uredbe br. 261/2004, „[u] slučajevima kada [SZP] koji nema ugovor s putnikom obavlja obveze propisane ovom Uredbom, smatrat će se kao da radi u ime osobe koja ima ugovor s putnikom”. Stoga, iako nije moguće ne složiti se sa stajalištem koje je Komisija izrazila u svojim pisanim i usmenim očitovanjima, u skladu s kojim se obveze iz uredbe prije svega odnose na SZP, u članku 3. stavku 5. je jasno navedeno da preostaje opći odnos između nalogodavca i nalogoprimca između UZP-a i SZP-a. Članak 13., i osobito njegova druga rečenica, potom dopunjava tu odredbu potvrđujući pravo regresa između zračnih prijevoznika.

77. Drugim riječima, UZP ne može izbjeći ugovorne obveze koje je preuzeo prema putniku tako da dio usluge prijevoza podugovorom prenese na drugog zračnog prijevoznika. U tom smislu, pravni položaj SZP-a temelji se na pravnom položaju UZP-a te ga zapravo zrcalno odražava, i obratno. Razumno bi bilo da se rješenje usvojeno na materijalnoj razini idealno odrazi i na razini postupka i sudske nadležnosti.

78. Postoje još tri argumenta koji idu u prilog pristupu „zrcalnog odraza”, u skladu s kojim je mjesto pružanja usluge isto i za UZP i za SZP.

79. Kao prvo, u Uredbi br. 261/2004 postoje dodatni materijalnopравни elementi koji omogućuju daljnje analogije za razmatranje sudske nadležnosti: za potrebe izračunavanja odštete u slučaju višedijelnih putovanja u skladu s Uredbom br. 261/2004, let se promatra kao cjelina, bez razmatranja njegovih mogućih dijelova. S jedne strane, postojanje prava na odštetu na temelju Uredbe br. 261/2004 utvrđuje se s obzirom na stvarno kašnjenje u dolasku na *konačno odredište*. Kratko kašnjenje u transfernoj zračnoj luci na temelju kojeg putnik ne bi imao pravo na odštetu prema Uredbi br. 261/2004 svejedno bi mu dalo takvo pravo ako je kašnjenje u dolasku na konačno odredište dulje od tri sata²⁴. S druge strane, što se tiče iznosa odštete, Uredba br. 261/2004 predviđa ljestvicu od 250, 400 ili 600 eura ovisno o dužini leta. Također, u tom kontekstu, Sud je objasnio da se relevantna dužina višedijelnih putovanja izračunava s obzirom na udaljenost od mjesta polaska prvog dijela do mjesta dolaska drugog (i posljednjeg) dijela putovanja, neovisno o mjestu presjedanja²⁵.

80. Stoga, što se tiče materijalnih prava iz Uredbe br. 261/2004, relevantne točke su mjesto prvog polaska i mjesto konačnog odredišta, pri čemu mjesta presjedanja zapravo nisu bitna.

81. Kao drugo, smatram da je predloženo rješenje sukladno i cilju u pogledu *predvidljivosti*, koja je jedan od stupova zajedničkih pravila o sudskoj nadležnosti. Dakako, putnici znaju mjesta polaska i dolaska svojeg putovanja. Nasuprot tomu, društvo Air Nostrum je u svojim očitovanjima navelo da njemu, kao tuženiku koji je SZP, ali ne i UZP, nadležni sud nije bio predvidljiv. Društvo Air Nostrum

²⁴ Presuda od 26. veljače 2013., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, t. 35. i 37.)

²⁵ Presuda od 7. rujna 2017., Bossen i dr. (C-559/16, EU:C:2017:644, osobito t. 29. do 33.)

je istaknulo da SZP, kada izvodi određeni dio povezanog leta, ne raspolaže informacijama o širim putnim planovima putnika koje prevozi. SZP ne zna imaju li neki putnici povezane letove niti zna odredište tih letova. SZP stoga ne može u stvarnosti predvidjeti sve sudove u Europi pred kojima bi se protiv njega mogli pokrenuti postupci.

82. Smatram da argumenti društva Air Nostrum nisu uvjerljivi ni na činjeničnoj, ali, ponajprije, ni na načelnoj razini. Što se tiče činjenične razine, moram priznati da bi me iznenadilo da, u svijetu međusobno povezanih elektroničkih komunikacija u kojem se dva zračna prijevoznika dogovaraju o dijeljenju oznaka svojih letova i drugim oblicima suradnje, ti isti prijevoznici također ne razmijene informacije u vezi s različitim dijelovima putovanja i pojedinačnim putnicima kada takva putovanja moraju zajednički izvesti.

83. Neovisno o tome, možda je važniji načelni argument: dijeljenje oznaka letova ili razni dogovori između zračnih prijevoznika rezultat su poslovnih strategija i komercijalnih sporazuma koje su ti prijevoznici svojevolumno među sobom sklopili. Možda se može pretpostaviti da se takvi sporazumi sklapaju kako bi se povećale prodaje i konkurentnost: zračni prijevoznik koji može ponuditi više odredišta vjerojatno će prodati više karata. Stoga je logično da rizik povezan s takvim pothvatom u konačnici snosi onaj subjekt (ili subjekti) koji od njega mogu ostvariti financijsku korist.

84. Ipak se, u skladu s komercijalnom logikom čitave konstrukcije, može pretpostaviti da će se u pojedinačnim sporazumima o dijeljenju oznaka letova vjerojatno (ili sigurno, ako su kvalitetno sastavljeni) predvidjeti način na koji će si SZP i UZP međusobno nadoknaditi odštete koje plate i/ili si pomoći u odštetnim sporovima i/ili si nadoknaditi troškove postupka nastale zbog propusta jednog ili drugog. Nasuprot tomu, putnici nemaju takvu mogućnost nadoknade troškova postupaka, ili ni mogućnost da si na drugi način olakšaju njihovo vođenje u mjestu transferne zračne luke, koja nije ni polazište ni odredište njihova putovanja.

85. Kao treće, pristup u pogledu međunarodne sudske nadležnosti koji Sud u ovom predmetu treba usvojiti trebao bi biti izvediv ne samo u pogledu putovanja od dva dijela, nego i u pogledu onih koja se sastoje od tri ili čak i više dijelova. Hipotetska razmatranja o pristupu u skladu s kojim se putovanja, koje potencijalno izvodi više SZP-ova, promatraju po njihovim dijelovima jasno ilustriraju praktične probleme. Takav bi pristup zapravo značio da bi sudska nadležnost, iz perspektive putnika, vjerojatno ovisila o mjestu u kojem dođe do prestanka putovanja. Takva nasumična sudska nadležnost²⁶ mogla bi gore spomenuti trostrani odnos (UZP-SZP-putnik)²⁷ pretvoriti u pravi bermudski trokut, uz tu razliku da bi prava putnika, za razliku od zrakoplova i brodova koji u potonjem nestaju samo u (znanstveno-) fantastičnim djelima, stvarno nestala ako bi pravila o međunarodnoj sudskoj nadležnosti bila na taj način definirana.

86. S obzirom na navedeno, zaključujem da, u slučaju prijevoza putnika na putovanju koje se sastoji od dva povezana leta, i mjesto polaska prvog dijela i mjesto dolaska drugog dijela predstavljaju mjesto izvršenja obveze u smislu članka 5. stavka 1. točke (b) Uredbe br. 44/2001 i članka 7. stavka 1. točke (b) Uredbe br. 1215/2012, ako je tužba podnesena protiv zračnog prijevoznika koji je izveo prvi dio na kojem je došlo do kašnjenja, a koji nije bio putnikov ugovorni zračni prijevoznik.

²⁶ Što bi bilo iznimno blisko osnovi nadležnosti koja je ranije odbačena, odnosno štetnim radnjama, koja se temelji na mjestu u kojem je štetni događaj nastupio – vidjeti točku 50. ovog mišljenja.

²⁷ Vidjeti točku 47. ovog mišljenja.

B. Tužba 3 - Becker

87. Pitanjem koje je postavio u postupku u vezi s tužbom 3 – Becker, sud koji je uputio zahtjev traži tumačenje članka 5. stavka 1. točke (b) Uredbe br. 44/2001. Traži ga kako bi odredio koji je sud međunarodno nadležan za tužbu temeljenu na Uredbi br. 261/2004 koju je putnik na povezanom letu podnio protiv zračnog prijevoznika koji nema domicil u Uniji.

88. Točnije, sud koji je uputio zahtjev želi utvrditi mjesto pružanja predmetnih usluga, s obzirom na to da je predmetno putovanje započelo u Berlinu, a prekinuto je u Bruxellesu zato što je putniku bio uskraćen ukrcaj i nastavak drugog dijela leta do Pekinga. Za razliku od situacije u drugim dvjema tužbama, o kojima se raspravljalo u odjeljku A ovog mišljenja, SZP odgovoran za uskraćeni ukrcaj bio je također i UZP.

89. Za početak valja istaknuti da, u skladu s člankom 4. stavkom 1. Uredbe br. 44/2001, „[a]ko tuženik nema domicil u državi članici, nadležnost sudova svake države članice [...] utvrđuje se u skladu s pravom te države članice”. U skladu s člankom 4. stavkom 2. Uredbe br. 44/2001, „[p]rotiv takvog tuženika, svaka osoba s domicilom u državi članici može se, bez obzira na njezino državljanstvo, pozivati na pravila o [sudskoj] nadležnosti koja su na snazi u toj državi [...] na isti način kao i državljani te države”.

90. Unatoč činjenici da je Komisija, u prijedlogu koji je doveo do usvajanja Uredbe br. 1215/2012, predložila da se područje primjene zajedničkih pravila o međunarodnoj sudskoj nadležnosti proširi na tuženike iz trećih zemalja²⁸, citirana odredba je u Uredbi br. 1215/2012, u okviru njezina članka 6., u biti ostala ista.

91. Prema tome, postoji jasna i nedavna izjava zakonodavca Unije o primjenjivosti zajedničkih pravila o sudskoj nadležnosti na tuženike iz trećih zemalja: međunarodna sudska nadležnost za tužbe usmjerene protiv tuženika iz trećih zemalja i dalje je uređena nacionalnim pravima država članica.

92. Kako je Komisija pravilno istaknula, to pravilo ima iznimke²⁹. Međutim, čini se da se u ovom predmetu ne primjenjuje nijedna od njih. Osim toga, kako je Komisija također pravilno istaknula, u odluci kojom je upućeno prethodno pitanje nije navedeno da se u nacionalnom postupovnom pravu i na koji način upućuje na Uredbu br. 44/2001, čime bi se potencijalno pokrenula rasprava o primjenjivosti sudske prakse proizašle iz presude Dzodzi³⁰.

93. Zbog tih razloga smatram da se Uredba br. 44/2001 ne primjenjuje na tuženika u glavnom postupku. Međunarodna sudska nadležnost (ili njezino nepostojanje) mora se dakle utvrditi u skladu s nacionalnim pravilima.

94. Međutim, ne može se zanemariti da se predmetna tužba temelji na Uredbi br. 261/2004, koja se primjenjuje i na prijevoznike koji nisu iz Unije pod uvjetom da, u skladu s njezinim člankom 3. stavkom 1. točkom (a), tužbu podnese putnik koji „putuj[e] iz zračne luke smještene na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje”.

28 Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima, COM (2010) 748 *final*, točka 3.1.2. prva alineja i t. 23.

29 Konkretno, pravilo o isključivoj nadležnosti iz članka 22., koje se ne primjenjuje na predmetne tužbe, i pravilo o ugovorenoj nadležnosti iz članka 23., koje zahtijeva da jedna ili više stranaka sporazuma o odabiru nadležnog suda ima domicil u državi članici.

30 Presude od 18. listopada 1990., Dzodzi (C-297/88 i C-197/89, EU:C:1990:360, t. 36. i sljedeće), i od 18. listopada 2012., Nolan (C-583/10, EU:C:2012:638, t. 45. i sljedeće i navedena sudska praksa)

95. Nadalje, valja podsjetiti da je svrha te uredbe pojačati zaštitu putnika kao potrošača. To znači da nacionalna pravila o nadležnosti moraju biti razumno pristupačna kako bi se omogućilo djelotvorno ostvarenje te zaštite. U skladu sa zahtjevima djelotvornosti, države članice ne smiju ostvarenje prava koja dodjeljuje pravo Unije učiniti praktično nemogućim ili pretjerano teškim³¹.

96. Iz članka 3. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 261/2004 proizlazi da ta uredba putniku, poput onog u glavnom postupku, dodjeljuje prava koja je moguće ostvarivati protiv tuženika poput onog u glavnom postupku. Smatram da nacionalna pravila o međunarodnoj sudskoj nadležnosti ne smiju ugrožavati djelotvornost tih materijalnih pravila.

97. Međutim, na nacionalnom je sudu da, unutar okvira koji proizlazi iz materijalnih pravila prava Unije, provjeri ispunjavaju li primjenjiva nacionalna pravila taj zahtjev i da ih primijeni, po potrebi, na način koji će osigurati djelotvorno uživanje prava definiranih Uredbom br. 261/2004.

98. S obzirom na navedeno, u vezi s tužbom 3 – Becker zaključujem da se članak 4. Uredbe br. 44/2001 mora tumačiti na način da se pravila o sudskoj nadležnosti iz te uredbe ne primjenjuju na tuženika s domicilom izvan Unije, kao što je to tuženik u glavnom postupku. Međunarodna nadležnost suda kojem je tužba podnesena mora se dakle ocijeniti na temelju pravila koja se primjenjuju u pravnom sustavu kojem taj sud pripada. Međutim, takva nacionalna pravila o međunarodnoj sudskoj nadležnosti ne mogu ostvarenje zahtjeva koji je putnik podnio na temelju članka 7. Uredbe br. 261/2004 učiniti praktično nemogućim ili pretjerano teškim.

VI. Zaključak

99. S obzirom na navedeno, u predmetu C-274/16, flightright GmbH/Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA, predlažem Sudu da na pitanje koje je postavio Amtsgericht Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu, Njemačka) odgovori na sljedeći način:

Članak 7. stavak 1. točku (b) drugu alineju Uredbe (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o [sudskoj] nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima treba tumačiti na način da, u slučaju prijevoza putnika na putovanju koje se sastoji od dva povezana leta, i mjesto polaska prvog dijela putovanja i mjesto dolaska drugog dijela predstavljaju mjesto izvršenja obveze u smislu te odredbe ako je tužba podnesena protiv zračnog prijevoznika koji je izveo prvi dio na kojem je došlo do kašnjenja, a koji nije bio ugovorni zračni prijevoznik putnika.

100. U predmetu C-448/16, Mohamed Barkan i dr./Air Nostrum L. A. M. SA, predlažem Sudu da na pitanje Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka) odgovori na sljedeći način:

1. Članak 5. stavak 1. točku (a) Uredbe Vijeća (EZ) br. 44/2001 od 22. prosinca 2000. o [sudskoj] nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima treba tumačiti na način da pojam „stvari koje se odnose na ugovore” obuhvaća odštetni zahtjev iz članka 7. Uredbe br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91, koji se ostvaruje prema stvarnom zračnom prijevozniku koji nije stranka ugovora koji je dotični putnik sklopio s drugim zračnim prijevoznikom.

31 Za noviji zaključak u tom smislu, vidjeti, primjerice, presudu od 15. prosinca 2016., Nemeč (C-256/15, EU:C:2016:954, t. 49. i navedenu sudsku praksu). Također vidjeti presudu od 9. studenoga 2016., ENEFI (C-212/15, EU:C:2016:841, t. 30. i navedenu sudsku praksu).

2. Članak 5. stavak 1. točku (b) drugu alineju Uredbe br. 44/2001 treba tumačiti na način da, u slučaju prijevoza putnika na putovanju koje se sastoji od dva povezana leta, i mjesto polaska prvog dijela i mjesto dolaska drugog dijela predstavljaju mjesto izvršenja obveze u smislu te odredbe, i u kontekstu tužbe podnesene protiv zračnog prijevoznika koji je izveo prvi dio na kojem je došlo do kašnjenja, a koji nije bio ugovorni zračni prijevoznik putnika.

101. U predmetu C-447/16, Roland Becker/Hainan Airlines Co. Ltd, predlažem Sudu da na pitanje Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka) odgovori na sljedeći način:

Članak 4. Uredbe br. 44/2001 treba tumačiti na način da se pravila o međunarodnoj nadležnosti iz te uredbe ne primjenjuju na tuženika s domicilom izvan Unije, kao što je tuženik u glavnom postupku. Međunarodna nadležnost suda kojem je tužba podnesena mora se dakle ocijeniti na temelju pravila koja se primjenjuju u pravnom sustavu kojem taj sud pripada. Međutim, takva nacionalna pravila o međunarodnoj sudskoj nadležnosti ne mogu ostvarenje zahtjeva koji je putnik podnio na temelju članka 7. Uredbe br. 261/2004 učiniti praktično nemogućim ili pretjerano teškim.