



## Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA  
HENRIKA SAUGMANDSGAARDA ØEA  
od 20. lipnja 2019.<sup>1</sup>

**Predmet C-213/18**

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

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Tribunale ordinario di Roma (Redovni sud u Rimu, Italija))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Članci 5., 7., 9. i 12. –

Tužba za paušalnu odštetu i naknadu individualizirane štete koju su pretrpjeli putnici u slučaju otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku – Međunarodna i nacionalna mjesna sudska nadležnost – Primjenjive odredbe – Montrealska konvencija – Članak 33. – Uredba (EU) br. 1215/2012 – Članak 7. točka 1. – Odnos između tih odredbi”

### I. Uvod

1. Zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Tribunale ordinario di Roma (Redovni sud u Rimu, Italija) ponajprije se odnosi na tumačenje članka 33. Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu<sup>2</sup> (u daljnjem tekstu: Montrealska konvencija), kojim se utvrđuje nadležan sud u slučaju tužbe za naknadu štete podnesene protiv zračnog prijevoznika koja je obuhvaćena područjem primjene tog instrumenta.

2. U biti, sud koji je uputio zahtjev pita Sud o odnosu između navedene konvencije i Uredbe (EU) br. 1215/2012<sup>3</sup>, kojom se, među ostalim, uređuje sudska nadležnost u području obuhvaćenom tom uredbom<sup>4</sup>, kada putnici u zračnom prometu podnesu tužbe za različite vrste naknade štete.

1 Izvorni jezik: francuski

2 SL 2001., L 194, str. 39. (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 21., str. 6.) Ta konvencija, sklopljena 28. svibnja 1999. u Montrealu, odobrena je u ime Europske zajednice Odlukom Vijeća 2001/539/EZ od 5. travnja 2001. (SL 2001., L 194, str. 38.).

3 Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o 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., ispravak SL 2014., L 160, str. 40. i ispravak SL 2016., L 202, str. 57.)

4 Pojašnjavam da se prethodna pitanja odnose na Uredbu Vijeća (EZ) br. 44/2001 od 22. prosinca 2000. o 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.), ali se na glavni postupak primjenjuje Uredba br. 1215/2012 (vidjeti točku 16. ovog mišljenja).

3. Taj je zahtjev podnesen u okviru prekograničnog postupka između zračnog prijevoznika i nekoliko putnika u pogledu iznosa koje potonji putnici zahtijevaju istodobno na ime standardiziranih odšteta predviđenih Uredbom (EZ) br. 261/2004<sup>5</sup> i na ime individualizirane naknade štete koja im je nanesena otkazivanjem odlaznog leta i kašnjenjem povratnog leta, pri čemu je obama letovima upravljao navedeni prijevoznik.

4. Kao prvo, Sud će odlučiti treba li u takvim okolnostima utvrditi koji je mjesno nadležni sud u skladu s člankom 33. Montrealske konvencije i/ili s člankom 7. točkom 1. Uredbe br. 1215/2012. Iz razloga i u okolnostima koji su izneseni dalje u tekstu, sklon sam podijeljenoj primjeni tih dvaju instrumenata, ovisno o predmetu dijelova zahtjeva o kojima je riječ.

5. Kao drugo, ako se članak 33. Montrealske konvencije proglaš primjenjivim u takvom slučaju, kao što namjeravam predložiti, Sud će trebati odlučiti o tome treba li tu odredbu tumačiti na način da se njome utvrđuje podjela sudske nadležnosti samo na međunarodnoj razini, među dotičnim državama, ili pak i na nacionalnoj razini, među sudovima određene države. Odlučit ću se za potonje tumačenje.

6. Kao treće, ako Sud presudi da se člankom 33. Montrealske konvencije ne određuje mjesno nadležan sud i na nacionalnoj razini, tada će trebati pojasniti valja li primijeniti isključivo tu odredbu ili zajedno s člankom 7. stavkom 1. Uredbe br. 1215/2012 radi utvrđivanja tog suda. S obzirom na odgovore koje bi, prema mojem mišljenju, trebalo dati na prva dva prethodna pitanja, smatram da neće biti potrebno odlučiti o trećem pitanju, koje je postavljeno samo podredno.

## II. Pravni okvir

### A. *Montrealska konvencija*

7. Montrealska konvencija stupila je na snagu, kad je riječ o Europskoj uniji, 28. lipnja 2004.

8. U preambuli te konvencije navodi se, u trećoj alineji, da države stranke te konvencije „prepoznaj[u] značaj zajamčene zaštite interesa korisnika u međunarodnom zračnom prijevozu i potrebe za pravičnom naknadom temeljenom na načelu naknade štete”. K tomu, u skladu s petom alinejom, „zajedničko djelovanje država s ciljem daljnjeg usklađivanja i kodifikacije određenih pravila koja uređuju međunarodni zračni prijevoz kroz novu Konvenciju najprikladniji [je] način postizanja pravedne uravnoteženosti interesa”.

9. U poglavlju III. navedene konvencije, naslovljenom „Odgovornost prijevoznika i opseg naknade za štetu”, u članku 19., naslovljenom „Kašnjenje”, predviđa se da je „[p]rijevoznik [...] odgovoran za štetu uzrokovanu kašnjenjem zračnog prijevoza putnika, prtljage ili tereta. Unatoč tomu, prijevoznik nije odgovoran za štetu uzrokovanu kašnjenjem ako dokaže da su on i njegovi službenici i agenti poduzeli sve mjere koje su se razumno mogle zatražiti da izbjegnu štetu ili ako nije bilo moguće poduzeti takve mjere”.

10. U tom poglavlju III., člankom 33., naslovljenim „Sudska nadležnost”, u stavcima 1. i 4. određuje se:

„1. Tužba za naknadu štete podnosi se, po izboru tužitelja, na državnom području jedne od država stranaka, bilo pred sudom stalnog boravišta prijevoznika ili u glavnom mjestu njegovog poslovanja, ili u mjestu poslovanja u kojem je sklopljen ugovor ili na sudu u mjestu odredišta.

<sup>5</sup> 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. i ispravak SL 2019., L 119, str. 202.)

[...]

4. Pitanje postupka uređuje pravo suda kojemu je predmet povjeren.”

## **B. Pravo Unije**

### *1. Uredba br. 261/2004*

11. Člankom 1. Uredbe br. 261/2004, naslovljenim „Predmet”, u stavku 1. točkama (b) i (c) predviđa se da se tom uredbom „utvrđuju, prema ovdje navedenima uvjetima, minimalna prava koja imaju putnici [među ostalim] kada [...] im je let otkazan [i] njihov let kasni”.

12. Člankom 5. te uredbe, naslovljenim „Otkazivanje leta”, u stavcima 1. i 2. određuje se:

„1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:

- (a) imaju pravo na pomoć od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 8.; i
- (b) imaju pravo na pomoć od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (a) i člankom 9. stavkom 2., kao i, u slučaju preusmjerenja kada je predviđeno vrijeme polaska novog leta najmanje jedan dan nakon vremena polaska koje je bilo planirano za otkazani let, na pomoć navedenu u članku 9. stavku 1. točki (b) i članku 9. stavku 1. točki (c); i
- (c) imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7. [...].

2. Kada se putnike obavješćuje o otkazivanju leta, istima treba dati objašnjenje o mogućem zamjenskom prijevozu.”

13. Člankom 7. te uredbe, naslovljenim „Pravo na odštetu”, u stavku 1. točki (a) predviđa se da „putnici ostvaruju pravo na odštetu u iznosu od [...] 250 EUR za sve letove dužine 1 500 km ili kraće”, u uvjetima navedenima u tom članku.

14. Člankom 9. navedene uredbe, naslovljenim „Pravo na skrb”, u stavcima 1. i 2. određuje se:

„1. Pozivanjem na ovaj članak, putnici ostvaruju pravo na besplatne:

- (a) obroke i osvježavajuće napitke u razumnom odnosu s vremenom čekanja;
- (b) smještaj u hotelu u slučajevima
  - kada je potrebno ostati jednu ili više noći,
  - kada je potreban ostanak duži od onoga koji je putnik planirao;
- (c) prijevoz između zračne luke do mjesta smještaja (hotel i drugo).

2. Uz navedeno, putnici imaju pravo na dva besplatna telefonska poziva, telefaks poruke ili elektroničke poruke.”

15. Člankom 12. Uredbe br. 261/2004, naslovljenim „Dodatna odšteta”, u stavku 1. određuje se da se ta uredba „primjenjuje ne dovodeći u pitanje prava putnika na dodatnu odštetu. Odšteta dodijeljena putniku [navedenom uredbom] može se odbiti od iznosa takve odštete”.

## 2. Uredba br. 1215/2012

16. Uredba br. 1215/2012 primjenjiva je *ratione temporis* na glavni postupak, u skladu s njezinim člankom 66. stavkom 1., s obzirom na to da je tužba pred sudom koji je uputio zahtjev podnesena nakon 10. siječnja 2015.<sup>6</sup>

17. U poglavlju II. Uredbe br. 1215/2012, naslovljenom „Nadležnost”, u odjeljku 2., naslovljenom „Posebna nadležnost”, u članku 7. točki 1. podtočkama (a) i (b) predviđa se da „[o]soba s domicilom u državi članici može biti tužena u drugoj državi članici:

1. (a) u stvarima povezanim s ugovorom, pred sudom mjesta izvršenja konkretne obveze;
- (b) za potrebe ove odredbe, te ako nije drukčije dogovoreno, mjesto izvršenja konkretne obveze je [...] u slučaju pružanja usluga, mjesto u državi članici u kojoj su usluge pružene ili trebale biti pružene sukladno ugovoru”.

18. U odjeljku 4. tog poglavlja, naslovljenom „Nadležnost za potrošačke ugovore”, u članku 17. stavku 3. te uredbe predviđa se da se navedeni odjeljak „ne primjenjuje na ugovor o prijevozu, osim ako se ne radi o ugovoru u kojem je u cijenu uračunata kombinacija prijevoza i smještaja”.

19. U poglavlju VII. navedene uredbe, naslovljenom „Odnos s drugim instrumentima”, člankom 67. određuje se da taj instrument „ne dovodi u pitanje primjenu odredaba o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka o posebnim pitanjima sadržanim u instrumentima Unije ili nacionalnom zakonodavstvu koje je usklađeno sukladno tim instrumentima”.

20. U tom poglavlju VII., člankom 71. stavkom 1. navedene uredbe predviđa se da taj instrument „ne utječe na konvencije čije su države članice stranke i koje, u pogledu posebnih pitanja, uređuju nadležnost ili priznavanje ili izvršenje presuda”.

### III. Glavni postupak, prethodna pitanja i postupak pred Sudom

21. Adriano Guaitoli, Alessandro Celano Tomassoni, Mario Giuli, Concepción Casan Rodriguez, Antonia Cirilli, Lucia Cortini i Patrizia Padroni (u daljnjem tekstu: A. Guaitoli i dr.) kupili su avionske karte za odlazni i povratni let između Fiumicina (Italija) i Krfa (Grčka) koje je provodio easyJet Airline Company Ltd (u daljnjem tekstu: easyJet), zračni prijevoznik sa sjedištem u Lutonu (Ujedinjena Kraljevina).

22. Odlazni let A. Guaitolija i dr., predviđen za 4. kolovoza 2015. u 20.20, sve je više kasnio, a zatim je otkazan i prebačen za sljedeći dan u 16.45. U razdoblju čekanja nije im uopće ponuđen ukrcaj na let drugog prijevoznika niti im je ponuđen obrok ili bilo kakva druga pomoć niti ikakav oblik naknade ili odštete, unatoč tomu što je to formalno zatraženo od easyJeta.

23. Njihov povratni let, predviđen za 14. kolovoza 2015. u 23.25, također je duže kasnio, pri čemu trajanje kašnjenja nije konkretno navedeno u odluci kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku.

<sup>6</sup> Vidjeti točku 24. ovog mišljenja.

24. A. Guaitoli i dr. podnijeli su 28. lipnja 2016. pred Tribunaleom ordinario di Roma (Redovni sud u Rimu), na čijem području nadležnosti borave, na temelju članka 5., 7., 9. i 12. Uredbe br. 261/2004, tužbu kojom se traži da se easyJetu naloži da im, za štetu nastalu otkazivanjem odlaznog leta i kašnjenjem povratnog leta, isplati paušalnu odštetu, nadoknadi troškove koje su nepravedno snosili i da im nadoknadi dodatnu imovinsku i neimovinsku štetu<sup>7</sup>.

25. U svoju obranu easyJet uvodno ističe dva prigovora nenadležnosti. Što se tiče prvog prigovora, koji se odnosi na vrijednost predmeta spora, Tribunale ordinario di Roma (Redovni sud u Rimu) ga je odbio. Što se tiče drugog prigovora, koji se odnosi na mjesnu nadležnost, taj je sud smatrao da valja utvrditi primjenjiva pravila, osobito s obzirom na odnos između članka 33. Montrealske konvencije i članka 5. Uredbe br. 44/2001 (koji je postao članak 7. Uredbe br. 1215/2012), kao i na eventualno primjenjiva nacionalna pravila o nadležnosti, pri čemu je pojašnjeno da tužitelji u glavnom postupku imaju boravište na njegovu području nadležnosti, dok se Zračna luka Fiumicino nalazi na području nadležnosti Tribunalea di Civitavecchia (Sud u Civitavecchiji, Italija).

26. U tom je kontekstu odlukom od 26. veljače 2018., koju je Sud zaprimio 26. ožujka 2018., Tribunale ordinario di Roma (Redovni sud u Rimu) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

- „1. Ako stranka čiji je let kasnio ili je otkazan, osim paušalne i standardizirane odštete iz članka 5., 7. i 9. Uredbe br. 261/2004, zatraži i naknadu štete u smislu članka 12. te uredbe, treba li primijeniti članak 33. Montrealske konvencije ili je ‚sudska nadležnost‘ (međunarodna ili nacionalna) u svakom slučaju uređena člankom 5. Uredbe br. 44/2001?
2. Treba li u prvom slučaju iz prvog pitanja članak 33. Montrealske konvencije tumačiti na način da uređuje samo podjelu nadležnosti među državama ili na način da uređuje i nacionalnu mjesnu nadležnost u pojedinoj državi članici?
3. Je li u prvom slučaju iz drugog pitanja primjena članka 33. Montrealske konvencije ‚isključiva‘ i onemogućuje li primjenu članka 5. Uredbe br. 44/2001 ili je obje odredbe moguće zajedno primijeniti kako bi se izravno odredila i nadležnost države i nacionalna mjesna nadležnost njezinih sudova?“

27. Pisana očitovanja Sudu podnijeli su A. Guaitoli i dr., easyJet, talijanska vlada i Europska komisija. Nije održana rasprava.

## IV. Analiza

### A. Uvodne napomene

28. Prije nego što ispitam meritum triju pitanja koja je postavio sud koji je uputio zahtjev, kako su prethodno iznesena<sup>8</sup>, smatram da je korisno navesti razmatranja izvedena iz sudske prakse Suda koja se odnose na sva ta pitanja.

<sup>7</sup> Konkretnije, sud tvrdi da A. Guaitoli i dr. zahtijevaju da se easyJetu, na temelju „članka 5., 7., 9. i 12. Uredbe [br. 261/2004, naloži da im isplati, s jedne strane,] odštetu, naknadu troškova i naknadu dodatne štete koja je nastala otkazivanjem [odlaznog] leta (svakome od njih u iznosu od 815 eura) i[, s druge strane,] odštetu zbog kašnjenja [povratnog] leta (svakome od tužitelja u iznosu od 250 eura) i, stoga, [...] da im isplati ukupan iznos od 7455 eura (odnosno svakome od tužitelja 1065 [eura]), uz naknadu neimovinske štete čiji iznos treba pravedno odrediti“. Dotične osobe „u dijelove štete čiju naknadu traže (uz paušalnu odštetu) zbog otkazivanja odlaznog leta uključuju troškove koje su snosili zbog prijevoza od zračne luke i do nje, zbog obroka i smještaja koje nisu dobili, zbog dnevnog troška broda za kružno putovanje rezerviranog s polaskom iz Krfa za dan koji su platili, ali izgubili, kao i iznos od 200 eura po osobi kao naknadu za izgubljeni dan odmora i neimovinsku štetu čiji iznos treba pravedno odrediti“ (moje isticanje).

<sup>8</sup> Vidjeti točku 1. i sljedeće točke ovog mišljenja.

29. Najprije, što se tiče tumačenja Montrealske konvencije, podsjećam da su njezine odredbe sastavni dio pravnog poretka Unije<sup>9</sup>, tako da je Sud nadležan odlučivati o njezinu tumačenju, pri čemu poštuje pravila međunarodnog prava kojima podliježe Unija, i konkretno članak 31. Bečke konvencije<sup>10</sup>, u skladu s kojim se međunarodni ugovor mora tumačiti u dobroj vjeri, prema uobičajenom smislu izraza iz ugovora u njihovu kontekstu i u svjetlu predmeta i svrhe ugovora<sup>11</sup>. K tomu, s obzirom na cilj Montrealske konvencije, koji je ujednačiti pravila o međunarodnom zračnom prijevozu, Sud je već presudio da se pojmovi iz te konvencije koji njome nisu definirani „moraju ujednačeno i autonomno tumačiti, neovisno o različitim značenjima koja se tim pojmovima pridaju u nacionalnim pravima država stranaka te konvencije”<sup>12</sup>.

30. Zatim, naglašavam da, iako je sud koji je uputio zahtjev službeno upućivao na članak 5. Uredbe br. 44/2001 u cijeloj odluci i osobito u prvom i trećem prethodnom pitanju, valja uputiti na odredbe jednakog sadržaja iz članka 7. Uredbe br. 1215/2012<sup>13</sup>, koja je primjenjiva *ratione temporis* u ovom slučaju<sup>14</sup>. U tom pogledu, ističem da u skladu s ustaljenom sudskom praksom Sud može, kako bi dao koristan odgovor nacionalnim sudovima, uzeti u obzir pravila prava Unije na koja se ti sudovi nisu pozvali u tekstu svojih prethodnih pitanja<sup>15</sup>.

31. Nakon što sam iznio te opće napomene, sada valja redom analizirati svako od pitanja postavljenih u ovom predmetu.

## ***B. Odnos između Montrealske konvencije i Uredbe br. 1215/2012 u slučaju tužbe za naknadu štete koja je obuhvaćena tom konvencijom i Uredbom br. 261/2004 (prvo pitanje)***

### *1. Predmet prvog prethodnog pitanja*

32. Prvim prethodnim pitanjem od Suda se u biti traži da odluči treba li, kada putnik čiji je međunarodni let kasnio ili je otkazan pred sudom zahtijeva ne samo paušalnu odštetu i naknadu troškova predviđene u člancima 5., 7. i 9. Uredbe br. 261/2004 nego i naknadu dodatne štete u smislu članka 12. te uredbe<sup>16</sup>, sud koji je nadležan *ratione loci* utvrditi u skladu s člankom 33. Montrealske konvencije i/ili s člankom 7. Uredbe br. 1215/2012.

33. A. Guaitoli i dr. predlažu zajednički odgovor na tri prethodna pitanja, pri čemu tvrde da se člankom 33. Montrealske konvencije i člankom 7. Uredbe br. 1215/2012 utvrđuju samo čimbenici povezanosti na temelju kojih se može utvrditi država članica u kojoj treba odlučiti o sporu, a ne mjesno nadležan sud<sup>17</sup>. Suprotno tomu, easyJet tvrdi da članak 33. te konvencije treba uzeti u obzir svaki put kada putnik zahtijeva naknadu štete nastalu kašnjenjem leta na temelju te konvencije. Prema

9 Od datuma stupanja na snagu koji je naveden u točki 7. ovog mišljenja

10 Konvencija o pravu međunarodnih ugovora, sklopljena u Beču 23. svibnja 1969. (*Zbirka međunarodnih ugovora Ujedinjenih naroda*, sv. 1155., str. 331.)

11 Vidjeti osobito presude od 22. studenoga 2012., Espada Sánchez i dr. (C-410/11, EU:C:2012:747, t. 20. do 22.); od 17. veljače 2016., Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, t. 23. i 24.), kao i od 12. travnja 2018., Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, t. 19. do 22.).

12 Vidjeti u tom smislu presudu od 6. svibnja 2010., Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, t. 21. i 22.). Vidjeti po analogiji, što se tiče pojmova sadržanih u Uredbi br. 44/2001, također presude od 16. svibnja 2013., Melzer (C-228/11, EU:C:2013:305, t. 34. i sljedeće točke), kao i od 7. ožujka 2018., flightright i dr. (C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, t. 56. i 58.). Na posljedice te sudske prakse u ovom slučaju vratit ću se u točki 58. i sljedećim točkama ovog mišljenja.

13 Što se tiče sličnosti između tekstova tih dvaju članaka, konkretno s obzirom na njihovu točku 1., i što se tiče činjenice da tumačenje koje je Sud dao u pogledu odredbi Uredbe br. 44/2001 također vrijedi za jednakovrijedne odredbe Uredbe br. 1215/2012, vidjeti osobito presude od 15. lipnja 2017., Kareda (C-249/16, EU:C:2017:472, t. 8. i 27.); od 7. ožujka 2018., flightright i dr. (C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, t. 13., 57., 61., 70. i 78.), kao i od 15. studenoga 2018., Kuhn (C-308/17, EU:C:2018:911, t. 31.).

14 Vidjeti i točku 16. ovog mišljenja.

15 Vidjeti osobito presude od 22. listopada 2015., Impresa Edilux i SICEF (C-425/14, EU:C:2015:721, t. 20.), kao i od 19. prosinca 2018., AREX CZ (C-414/17, EU:C:2018:1027, t. 34. i 35.).

16 U pogledu konkretnog sadržaja različitih dijelova zahtjeva koji je podnesen sudu koji je uputio zahtjev, vidjeti bilješku 7. ovog mišljenja.

17 Prema mojem mišljenju, ta je argumentacija relevantnija za drugo prethodno pitanje, koje ću ispitati u točki 53. i sljedećim točkama ovog mišljenja, nego za prvo pitanje.

mišljenju talijanske vlade, nadležnost suda pred kojim je pokrenut postupak treba ocijeniti, s jedne strane, u skladu s Uredbom br. 1215/2012 u pogledu zahtjeva za odštetu temeljenom na Uredbi br. 261/2004 i, s druge strane, u skladu s Montrealskom konvencijom u pogledu zahtjeva za naknadu štete koja je nastala povredom predmetnog ugovora o prijevozu. Isto tako, Komisija smatra da sudska nadležnost treba biti uređena, s jedne strane, člankom 7. točkom 1. podtočkom (b) Uredbe br. 1215/2012 za dio tužbe koji se odnosi na odštetu temeljenu na Uredbi br. 261/2004 i, s druge strane, člankom 33. Montrealske konvencije za dio tužbe koji se odnosi na dodatnu odštetu za štetu nastalu kašnjenjem leta i obuhvaćenu područjem primjene te konvencije.

34. Slažem se s potonjim stajalištima. Prije nego što iznesem kako bi, prema mojem mišljenju, u postupku kao što je onaj u glavnom predmetu trebalo podijeljeno primijeniti pravila o nadležnosti predviđena Uredbom br. 1215/2012 odnosno člankom 33. Montrealske konvencije, smatram da je neophodno utvrditi odnos između materijalnopравnih pravila o odgovornosti zračnih prijevoznika sadržanih u Uredbi br. 261/2004 odnosno u toj konvenciji. Naime, iz kombinacije sustava odgovornosti predviđenih tim posljednjim dvama instrumentima proizlazi, prema mojem mišljenju, povezana potreba istodobne primjene pravila o nadležnosti uspostavljenih Uredbom br. 1215/2012 i onih uspostavljenih člankom 33. navedene konvencije.

## *2. Dva pravna sustava odgovornosti zračnog prijevoznika primjenjiva u sporu kao što je onaj u glavnom postupku*

35. Kao što navodi većina zainteresiranih osoba koje su podnijele očitovanja u ovom predmetu, iz ustaljene sudske prakse Suda proizlazi da postoje dva sustava odgovornosti zračnog prijevoznika u odnosu na putnike, pri čemu se prvi sustav temelji na Uredbi br. 261/2004, a drugi na Montrealskoj konvenciji te se oba mogu primijeniti na glavni postupak.

36. Podsjećam da je Sud više puta presudio da su prava koja se temelje na odredbama Uredbe br. 261/2004 odnosno na odredbama Montrealske konvencije obuhvaćena različitim „regulatornim okvirima”. Istaknuo je da se Uredbom br. 261/2004 uspostavlja sustav standardizirane i trenutačne naknade<sup>18</sup> za štetu nastalu zbog neugodnosti uzrokovanih kašnjenjima i otkazivanjima leta, pri čemu taj sustav djeluje u ranijoj fazi, prije mehanizma predviđenog Montrealskom konvencijom te je stoga autonoman u odnosu na sustav predviđen tom konvencijom<sup>19</sup>.

37. Za razliku od odredbi Uredbe br. 261/2004, člankom 19. i sljedećim člancima Montrealske konvencije uređuju se uvjeti u kojima, u slučaju kašnjenja leta, predmetni putnici mogu podnijeti tužbe za naknadu pojedinačne štete, u obliku odštete, što zahtijeva ocjenu u svakom slučaju zasebno opsega uzrokovane štete te se ona, posljedično, mora *a posteriori* i individualizirano nadoknaditi<sup>20</sup>.

38. U članku 1. Uredbe br. 261/2004 naglašava se minimalna priroda prava koja se njome uvode u korist putnika u zračnom prometu. K tomu, njezinim se člankom 12. predviđa, s jedne strane, da se uredba primjenjuje ne dovodeći u pitanje njihovo pravo na dodatnu odštetu na temelju drugih instrumenata<sup>21</sup> i, s druge strane, da se odšteta dodijeljena putniku navedenom uredbom može odbiti

18 Odnosno kako putnici ne bi morali trpjeti nepogodnosti povezane s provedbom tužbe za naknadu štete podnesene nacionalnom sudu.

19 Vidjeti osobito presude od 9. srpnja 2009., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, t. 27.); od 23. listopada 2012., Nelson i dr. (C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 46., 49. do 55., 57. i 74.); od 22. studenoga 2012., Cuadrench Moré (C-139/11, EU:C:2012:741, t. 32.), kao i od 10. ožujka 2016., Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, t. 46.).

20 Vidjeti osobito presude od 10. siječnja 2006., IATA i ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, t. 42. i sljedeće točke); od 10. srpnja 2008., Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, t. 42.), kao i od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, t. 32.). U tom pogledu, vidjeti Grigorieff, C.-I., „Le régime d’indemnisation de la convention de Montréal”, *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012., br. 4, str. 670. i sljedeće stranice.

21 Naglašavam da cilj članka 12. Uredbe br. 261/2004 nije sam po sebi činiti pravni temelj za naknadu štete, nego pojasniti odnos između odšteta ostvarivih na temelju te odredbe i odšteta koje se mogu zatražiti na drugim temeljima.

od iznosa takve odštete<sup>22</sup>. Stoga nacionalni sud može zračnom prijevozniku naložiti da putnicima nadoknadi ukupnu štetu koju su pretrpjeli jer je taj prijevoznik povrijedio svoje ugovorne obveze, na pravnom temelju koji je različit od Uredbe br. 261/2004, osobito u skladu s Montrealskom konvencijom ili pravilima nacionalnog prava<sup>23</sup>. Sud je pojasnio da, kao i na temelju odredbi poglavlja III. navedene konvencije, predmet „dodatne” odštete u skladu s člankom 12. navedene uredbe može biti imovinska i neimovinska šteta<sup>24</sup>.

39. Konkretnije, u ovom slučaju, utvrđeno je da pravo na paušalnu i standardiziranu odštetu putnika nakon otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta, koje se temelji na člancima 5. do 7. Uredbe br. 261/2004<sup>25</sup>, jest neovisno pravo na individualiziranu naknadu štete uzrokovane kašnjenjem leta koja se može zatražiti u okviru članka 19. Montrealske konvencije<sup>26</sup>.

40. K tomu, Sud je presudio da, kada zračni prijevoznik povrijedi obveze snošenja troškova koje ima na temelju članka 5. stavka 1. točke (b) i članka 9. Uredbe br. 261/2004, putnik može zahtijevati odštetu na temelju tih odredbi a da se ne može smatrati da takav zahtjev za jednako poštovanje navedenih obveza za cilj ima individualiziranu naknadu štete nastale otkazivanjem predmetnog leta u uvjetima predviđenima u Montrealskoj konvenciji. Naime, ne može se smatrati da su zahtjevi putnika u zračnom prometu temeljeni na pravima koja su im dodijeljena navedenom uredbom obuhvaćeni „dodatnom odštetom” u smislu njezina članka 12.<sup>27</sup>

41. Nakon tog nužnog pregleda glavnih zaključaka iz sudske prakse o odnosu između materijalnih pravila iz Uredbe br. 261/2004 i iz Montrealske konvencije, sada valja razmotriti pitanje koje odredbe treba primijeniti kako bi se utvrdio sud nadležan za ispitivanje različitih dijelova zahtjeva podnesenih u glavnom postupku, koji su specifični po tome što se na njih primjenjuje i Uredba br. 261/2004 i Montrealska konvencija.

### *3. Pravila o nadležnosti koja se primjenjuju ovisno o temelju različitih dijelova zahtjeva podnesenih na osnovi odgovornosti zračnog prijevoznika*

42. Iz razloga navedenih u nastavku, smatram da u slučaju tužbe za raznovrsnu naknadu štete, kao što je ona u glavnom postupku, nadležan sud treba utvrditi, s jedne strane, na temelju relevantnih odredbi Uredbe br. 1215/2012 u pogledu dijelova zahtjeva koji su uređeni Uredbom br. 261/2004 i, s druge strane, na temelju članka 33. Montrealske konvencije u pogledu dijelova zahtjeva koji su uređeni tom konvencijom. K tomu, razmotrit ću praktične posljedice tako predloženog tumačenja.

22 Iz toga proizlazi da putnici mogu istodobno primiti standardiziranu odštetu predviđenu odredbama Uredbe br. 261/2004 i naknadu njihove stvarne štete na temelju drugih odredbi a da se ipak ne dopusti prekomjerna naknada.

23 Vidjeti presude od 10. siječnja 2006., IATA i ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, t. 47.), kao i od 13. listopada 2011., Sousa Rodríguez i dr. (C-83/10, EU:C:2011:652, t. 37. i 38.).

24 Vidjeti presude od 6. svibnja 2010., Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, t. 29. i 39.), kao i od 13. listopada 2011., Sousa Rodríguez i dr. (C-83/10, EU:C:2011:652, t. 41.).

25 Napominjem da iz odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku proizlazi da je povratni let tužitelja u glavnom postupku duže kasnio, ali da se ti tužitelji nisu izričito pozvali na članak 6. Uredbe br. 261/2004, kojim se predviđa pravo na to da ih zračni prijevoznik u takvom slučaju zbrine. K tomu, Sud je članke 5., 6. i 7. te uredbe protumačio „na način da se prema putnicima čiji letovi kasne može postupati kao prema putnicima čiji su letovi otkazani te se oni stoga mogu pozvati na pravo na odštetu predviđenu u članku 7. te uredbe kada zbog kašnjenja leta pretrpe vremenski gubitak od tri sata ili više” (osobito presude od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 69. i od 26. veljače 2013., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, t. 32.).

26 Vidjeti osobito presude od 9. srpnja 2009., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, t. 27.); od 22. studenoga 2012., Cuadrench Moré (C-139/11, EU:C:2012:741, t. 28.), kao i od 10. ožujka 2016., Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, t. 45.).

27 Vidjeti presude od 13. listopada 2011., Sousa Rodríguez i dr. (C-83/10, EU:C:2011:652, t. 38., 42. do 44. i 46.), kao i od 31. siječnja 2013., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, t. 19. do 24.).



a) *Pravila o nadležnosti koja se primjenjuju na dijelove zahtjeva obuhvaćene Uredbom br. 261/2004*

43. Sud je već tvrdio da, „s obzirom na to da prava utemeljena na odredbama Uredbe br. 261/2004 i odredbama Montrealske konvencije pripadaju u različite regulatorne okvire, pravila o međunarodnoj nadležnosti predviđena tom konvencijom ne primjenjuju se na zahtjeve podnesene *samo na temelju Uredbe br. 261/2004* jer se potonji trebaju razmatrati s obzirom na Uredbu br. 44/2001”<sup>28</sup>. Na temelju izraza koji sam istaknuo moglo bi se smatrati, kao što navodi sud koji je uputio zahtjev, da ta analiza možda vrijedi samo za tužbe koje se temelje isključivo na odredbama Uredbe br. 261/2004.

44. Međutim, razmatranja iznesena u toj sudskoj praksi, prema mojem mišljenju, relevantna su *mutatis mutandis* za spor kao što je onaj u glavnom predmetu, u kojem se zahtjevi tužitelja *istodobno* djelomično temelje na odredbama Uredbe br. 261/2004, a djelomično na drugim pravnim pravilima. Naime, postojanje različitih regulatornih okvira u tom slučaju podrazumijeva i da se različita pravila o međunarodnoj nadležnosti primjenjuju na prava koja se temelje na Uredbi br. 261/2004 odnosno na Montrealskoj konvenciji<sup>29</sup>.

45. Prema mojem mišljenju, iz toga proizlazi da međunarodna nadležnost suda države članice za odlučivanje o prvom dijelu navedenih zahtjeva ovisi o odgovarajućim odredbama Uredbe br. 44/2001 ili prije, u ovom slučaju, Uredbe br. 1215/2012, koja je primjenjiva *ratione temporis*, a ne o članku 33. navedene konvencije. Drugim riječima, smatram da, što se tiče dijelova zahtjeva za paušalnu odštetu i naknadu troškova čiji su pravni temelj odredbe Uredbe br. 261/2004, sud pred kojim je pokrenut postupak treba ocijeniti vlastitu nadležnost s obzirom na Uredbu br. 1215/2012 i, konkretnije, u glavnom postupku, na članke 4. i 7. te uredbe<sup>30</sup>.

46. Podsjećam da se, na temelju članka 4. stavka 1. Uredbe br. 1215/2012, tuženika s domicilom u državi članici može tužiti pred sudovima te države članice. Međutim, člankom 7. točkom 1. te uredbe određuje se pravilo o posebnoj nadležnosti u stvarima povezanim s ugovorom, na temelju kojeg tužitelj može odabrati drugi čimbenik povezanosti, odnosno čimbenik mjesta izvršenja konkretne obveze, za koje se smatra da je, u skladu s navedenom točkom 1. podtočkom (b), mjesto u kojem su usluge pružene ili trebale biti pružene. Kao što sud koji je uputio zahtjev navodi u prvom prethodnom pitanju, Sud je presudio da se tim pravilom utvrđuje sud nadležan na međunarodnoj i nacionalnoj razini<sup>31</sup>. Što se tiče konkretno usluga međunarodnog zračnog prijevoza, navedenu je odredbu protumačio na način da tužitelj može birati između suda koji je mjesno nadležan prema mjestu polaska ili mjestu odredišta aviona, kao što su to mjesta koja su ugovorena u predmetnom ugovoru<sup>32</sup>.

b) *Pravila o nadležnosti koja se primjenjuju na dijelove zahtjeva obuhvaćene Montrealskom konvencijom*

47. Kao i easyJet, talijanska vlada i Komisija, smatram da, što se tiče tužbi temeljenih na Montrealskoj konvenciji ili točnije, u ovom slučaju, dijelova zahtjeva obuhvaćenih područjem primjene te konvencije, primjenjuju se pravila o nadležnosti iz članka 33. te konvencije<sup>33</sup>.

28 Vidjeti presude od 9. srpnja 2009., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, t. 27. i 28.), kao i od 10. ožujka 2016., Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, t. 43. i 46.).

29 U pogledu primjene različitih pravila o nadležnosti ovisno o materijalnom pravilu na koje se poziva tužitelj, vidjeti po analogiji, što se tiče tužbe za naknadu štete „u stvarima koje se odnose na ugovore” i/ili „u stvarima koje se odnose na štetne radnje, delikte” u smislu članka 5. Uredbe br. 44/2001, moje mišljenje u predmetu Bosworth i Hurley (C-603/17, EU:C:2019:65, t. 70. do 90.).

30 Pojašnjavam da, u skladu s člankom 17. stavkom 3. Uredbe br. 1215/2012, pravila o posebnoj nadležnosti u korist potrošača koja su predviđena tom uredbom i na temelju kojih se može, među ostalim, pokrenuti postupak „pred sudovima mjesta gdje potrošač ima domicil”, ne primjenjuju se kada kupljenu uslugu čini, kao u glavnom postupku, let u čiju cijenu nije uračunana kombinacija prijevoza i smještaja (vidjeti i presudu od 11. travnja 2019., Ryanair, C-464/18, EU:C:2019:311, t. 28.).

31 Vidjeti presudu od 3. svibnja 2007., Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, t. 30.).

32 Vidjeti osobito presude od 7. ožujka 2018., flightright i dr. (C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, t. 67. i 68.), kao i od 11. srpnja 2018., Zurich Insurance i Metso Minerals (C-88/17, EU:C:2018:558, t. 15. do 18.).

33 Vidjeti u tom smislu također mišljenje nezavisnog odvjetnika M. Szpunara u predmetu Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:325, t. 29.), kao i mišljenje nezavisne odvjetnice E. Sharpston u predmetu Flight Refund (C-94/14, EU:C:2015:723, t. 52.).

48. Naime, članak 33. Montrealske konvencije primjenjiv je s obzirom na odredbe Uredbe br. 1215/2012 kojima su uređeni odnosi s drugim instrumentima kojima se utvrđuje sudska nadležnost na području Unije, odnosno na članak 67. i članak 71. stavak 1. te uredbe. Na temelju potonjih odredbi moguća je primjena pravila o sudskoj nadležnosti koja se odnose na posebna pitanja, među kojima je sasvim neupitno zračni prijevoz, koja su sadržana u aktima Unije odnosno u konvencijama čije su države članice stranke. Međutim, Montrealska konvencija sada je dio pravnog poretka Unije<sup>34</sup> te je, u područjima koja su obuhvaćena njezinim područjem primjene, čak nadređena aktima sekundarnog prava Unije, kao što je Uredba br. 261/2004<sup>35</sup>.

49. Stoga smatram da, kad je podnesena tužba koja je djelomično obuhvaćena odredbama Montrealske konvencije i, konkretnije, njezinim člankom 19. koji se odnosi na naknadu štete uzrokovane kašnjenjem leta<sup>36</sup>, sud pred kojim je pokrenut postupak treba utvrditi svoju nadležnost za odlučivanje o tom dijelu tužbe s obzirom na članak 33. navedene konvencije, na temelju kojeg tužitelj može na državnom području jedne od država stranaka odlučiti pokrenuti postupak protiv predmetnog zračnog prijevoznika pred sudom na čijem se području nadležnosti nalazi stalno boravište tog prijevoznika ili drugi sličan čimbenik povezanosti<sup>37</sup> ili pred sudom na čijem se području nadležnosti nalazi mjesto odredišta predmetnog leta.

### *c) Praktične posljedice predloženog tumačenja*

50. Iz prethodno navedenog proizlazi da, u okviru tužbe za naknadu štete protiv zračnog prijevoznika kao što je tužba u glavnom postupku, sud pred kojim je pokrenut postupak treba, prema mojem mišljenju, ocijeniti vlastitu nadležnost na temelju podijeljene primjene, s jedne strane, članka 4. stavka 1. u vezi s člankom 7. točkom 1. Uredbe br. 1215/2012 što se tiče dijelova zahtjeva koji se temelje na odredbama Uredbe br. 261/2004 i, s druge strane, na odredbama članka 33. Montrealske konvencije što se tiče dijelova zahtjeva koji su obuhvaćeni njezinim člankom 19.

51. Naglašavam da, u slučaju da Sud primijeni tako predloženo tumačenje, opasnost od toga da se sudska nadležnost za odlučivanje o takvoj hibridnoj tužbi rasprši među sudovima različitih država, prema mojem mišljenju, bila bi relativno mala u praksi. Naime, može se utvrditi da postoje dva kriterija sudske nadležnosti koji su zajednički Uredbi br. 1215/2012 i Montrealskoj konvenciji, odnosno ne samo mjesto tuženikova domicila nego i mjesto odredišta leta<sup>38</sup>, pri čemu putnici mogu slobodno birati između tih kriterija<sup>39</sup> kada pokreću postupak protiv zračnog prijevoznika kako bi im se omogućilo da sve dijelove njihova zahtjeva razmatra isti sud. Usto, eventualnom primjenom pravila o povezanim postupcima predviđenih u članku 30. Uredbe br. 1215/2012 moglo bi se omogućiti izbjegavanje višestrukih ili čak usporednih sudskih postupaka.

<sup>34</sup> Vidjeti i točku 29. ovog mišljenja.

<sup>35</sup> Vidjeti presude od 10. srpnja 2008., *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, t. 43.), kao i od 22. prosinca 2008., *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, t. 28.).

<sup>36</sup> S obzirom na okolnosti glavnog postupka, pojašnjavam da ta konvencija ne sadržava odredbe o otkazivanju leta (vidjeti i mišljenje nezavisne odvjetnice E. Sharpston u predmetu *Emirates Airlines*, C-173/07, EU:C:2008:145, t. 58.).

<sup>37</sup> Odnosno „glavn[o] mjest[o] [...] poslovanja” predmetnog prijevoznika ili „mjest[o] [njegova] poslovanja u kojem je sklopljen ugovor”.

<sup>38</sup> U odnosu na potonje navedeno, Komisija tvrdi, pri čemu se u tom smislu poziva na mišljenje nezavisne odvjetnice E. Sharpston u predmetu *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:145, t. 47. i sljedeće točke), da se pojam „mjesto odredišta”, u smislu članka 33. Montrealske konvencije, ne smije tumačiti preusko, tako da u slučaju odlaznog i povratnog leta, kao u glavnom postupku, odredište povratnog leta također može biti obuhvaćeno tim pojmom. Iako mi se takav pristup čini točnim, napominjem da tumačenje tog pojma nije nužno za ovaj predmet jer sud koji je uputio zahtjev ni u kojem slučaju ne može biti nadležan na temelju tog kriterija, s obzirom na to da se Zračna luka Fiumicino ne nalazi na njegovu području nadležnosti.

<sup>39</sup> Ističem da, suprotno tomu, mjesto polaska predmetnog leta, što je drugi kriterij povezanosti koji je dopušten člankom 7. točkom 1. Uredbe br. 1215/2012 kako ga je protumačio Sud, nije predviđeno člankom 33. Montrealske konvencije.

52. S obzirom na sva ta razmatranja, smatram da na prvo postavljeno pitanje valja odgovoriti da, kada putnici u zračnom prometu podnesu tužbu kako bi ishodili, s jedne strane, poštovanje paušalnih i ujednačenih prava koja proizlaze iz članka 5., 7., 9. i 12. Uredbe br. 261/2004, kao i, s druge strane, naknadu dodatne štete obuhvaćenu područjem primjene Montrealske konvencije, sud države članice pred kojim je pokrenut postupak treba ocijeniti svoju nadležnost, u pogledu prvog dijela tih zahtjeva, s obzirom na relevantne odredbe Uredbe br. 1215/2012 i, u pogledu drugog dijela, s obzirom na članak 33. te konvencije.

### ***C. Utvrđivanje međunarodne i nacionalne mjesne nadležnosti na temelju članka 33. stavka 1. Montrealske konvencije (drugo pitanje)***

#### *1. Predmet drugog prethodnog pitanja*

53. Drugo prethodno pitanje Sudu je postavljeno u slučaju da na prvo prethodno pitanje odgovori, kao što sam gore predložio, da se članak 33. Montrealske konvencije primjenjuje pri utvrđivanju sudske nadležnosti, u okolnostima kao što su one glavnog postupka, što se tiče dijelova zahtjeva koji se odnose na individualiziranu naknadu štete i koji su obuhvaćeni tom konvencijom, a ne Uredbom br. 261/2004.

54. Sudu se u biti postavlja sasvim novo pitanje o tome je li u tom slučaju cilj navedenog članka 33. i, konkretnije, njegova stavka 1.<sup>40</sup> podijeliti nadležnost *ratione loci* u prekograničnom sporu samo na međunarodnoj razini, odnosno među državama strankama navedene konvencije, ili pak i na nacionalnoj razini, odnosno među sudovima svake od tih država.

55. Tribunale ordinario di Roma (Redovni sud u Rimu) dvoji u pogledu tumačenja članka 33. Montrealske konvencije koje je očitio Corte suprema di cassazione (Vrhovni kasacijski sud, Italija)<sup>41</sup>, prema kojem se tom odredbom samo određuje država stranka čiji je pravni poredak nadležan, u prekograničnim sporovima, a da to ne utječe na primjenu nacionalnih pravila koja su na snazi u toj državi u pogledu utvrđivanja suda koji je nadležan u toj državi.

56. Navedeni sud navodi da, kad bi to tumačenje bilo točno, provedba talijanskih postupovnih pravila dovela bi do toga da bi on bio proglašen nadležnim za odlučivanje o glavnom postupku<sup>42</sup>. Suprotno tomu, kad bi se taj članak 33. tumačio na način da se njime izravno određuje nadležan sud u svakoj državi članici, pri čemu se ne dovodi u pitanje primjena nacionalnog postupovnog prava u preostalom dijelu, nadležnost bi tada pripala Tribunaleu di Civitavecchia (Sud u Civitavecchiji), na čijem se području nadležnosti nalazi zračna luka polaska odlaznog leta i dolaska povratnog leta.

40 Točno je da se sva tri prethodna pitanja odnose na „članak 33. Montrealske konvencije” u cijelosti. Međutim, smatram da u ovom predmetu nije potrebno tumačiti stavke 2. i 3. tog članka, koji se odnose samo na „štetu nastalu zbog smrti ili ozljede putnika”, s obzirom na predmet glavnog postupka, koji se odnosi na štetu povezanu s otkazivanjem ili kašnjenjem leta, kao i na obrazloženja sadržana u odluci kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku, u kojima se upućuje samo na sadržaj stavka 1. tog članka 33. Suprotno tomu, ukratko ću iznijeti sadržaj stavka 4. navedenog članka, kao kontekstualni element tumačenja njegova stavka 1. (točka 70. i sljedeće točke ovog mišljenja).

41 U tom pogledu, sud koji je uputio zahtjev poziva se na dvije odluke navedenog suda, koje su navedene kako slijedi: „presuda br. 15028/05 i rješenje br. 11183/05”.

42 A. Guaitoli i dr. navode da bi primjena codice di procedura civile (talijanski Zakonik o građanskom postupku) i codice del consumo (talijanski Zakonik o zaštiti potrošača) dovela do toga da bi se nadležnost u ovom slučaju priznala Tribunaleu ordinario di Roma (Redovni sud u Rimu) na temelju mjesta u kojem je sporna obveza nastala ili je treba izvršiti i mjesta boravišta predmetnih potrošača.

57. Opreka između dvaju prethodno navedenih pristupa, koja postoji u sudskoj praksi drugih država stranaka Montrealske konvencije<sup>43</sup>, proizlazi i iz očitovanja podnesenih u ovom predmetu. Naime, A. Guaitoli i dr. i talijanska vlada tvrde da se člankom 33. Montrealske konvencije uređuje samo podjela sudske nadležnosti među državama potpisnicama<sup>44</sup>, dok easyJet i Komisija smatraju da se kriterijima utvrđenima u toj odredbi određuje i nacionalna mjesna nadležnost u svakoj državi. Slažem se s potonjim mišljenjem iz razloga navedenih u nastavku, koji su u skladu s prethodno navedenim pravilima tumačenja<sup>45</sup>.

## 2. Doslovno tumačenje

58. Što se tiče teksta članka 33. Montrealske konvencije, naglašavam da je mjerodavno samo šest jezičnih verzija tog instrumenta koje su kvalificirane kao „vjerodostojne”, među kojima su tri verzije na službenim jezicima Unije, odnosno na engleskom, španjolskom i francuskom jeziku<sup>46</sup>. Iz toga proizlazi da razmatranja iznesena u ovom predmetu osobito s obzirom na prijevod članka 33. na talijanski jezik ne mogu biti odlučujuća.

59. Osim toga, podsjećam da pojmove sadržane u Montrealskoj konvenciji treba tumačiti ujednačeno i autonomno, tako da Sud, kada tumači te pojmove u prethodnom postupku, ne treba uzeti u obzir različiti smisao koji im se mogao pridati u nacionalnim pravima država članica Unije, nego pravila tumačenja općeg međunarodnog prava koja obvezuju Uniju<sup>47</sup>.

60. U ovom slučaju, čini mi se da, suprotno onomu što tvrdi talijanska vlada i što se čini da je smatrao Corte suprema di cassazione (Vrhovni kasacijski sud)<sup>48</sup>, naslov članka 33. Montrealske konvencije, barem u verzijama na engleskom, španjolskom i francuskom jeziku<sup>49</sup>, ne znači da su autori te odredbe željeli smanjiti doseg pravila o sudskoj nadležnosti koja su sadržana u toj odredbi samo na razinu država stranaka. Upravo naprotiv, smatram da, konkretno, izraz „Jurisdiction compétente” („Sudska nadležnost”) upotrijebljen u verziji na francuskom jeziku ne upućuje na dodjelu nadležnosti državi, nego prije „sudu” („jurisdiction”), što je izraz koji se u tom jeziku uobičajeno upotrebljava za općenito označavanje svake vrste tijela koje ima sudsku nadležnost.

61. Moje mišljenje potvrđuje formulacija stavka 1.<sup>50</sup> navedenog članka 33., barem njegove verzije na engleskom, španjolskom i francuskom jeziku. Naime, kao i sud koji je uputio zahtjev, easyJet i Komisija, utvrđujem da se tom odredbom nadležnost dodjeljuje konkretnom sudu slijedeći različite faze. Najprije, taj se stavak 1. odnosi na „državn[o] područj[e] jedne od država stranaka”<sup>51</sup>, te se u

43 Vidjeti Dettling-Ott, R., „Article 33”, u *Montreal Convention*, ur. Giumulla, E. i Schmid, R., Kluwer, Nizozemska, 2010., t. 21. i sljedeće točke, kao i Dettling-Ott, R., „Artikel 33”, u *Montrealer Übereinkommen*, ur. Giumulla, E. i Schmid, R., Luchterhand, Njemačka, 2016., t. 21. i sljedeće točke.

44 Talijanska vlada navodi da to tumačenje odgovara prevladavajućoj sudskoj praksi Cortea suprema di cassazione (Vrhovni kasacijski sud), pri čemu upućuje na rješenje br. 8901 od 4. svibnja 2016., u skladu s kojim se „[č]lanak 33. stavak 1. Montrealske konvencije [...], kao što očito proizlazi iz njegova naslova (sudska nadležnost), ne odnosi na stvarnu nadležnost u sporovima između putnika i zračnog prijevoznika, nego se njime uređuje [...] podjela nadležnosti između sudova različitih država. To je potvrđeno stavkom 4. tog članka, kojim se predviđa da sporove između zračnih prijevoznika i putnika „uređuje pravo suda kojemu je predmet povjeren”, uključujući, prema tome, pravo koje se odnosi na podjelu nadležnosti među različitim sudovima iste države ovisno o vrijednosti predmeta spora”. A. Guaitoli i dr. navode tu odluku i druge odluke kako slijedi: „Cass. S. U. 6630/1993, Cass. Ord.za 11183/2005, Cass. 15028/2005, Cass. S. U. 13689/2006, Cass. S. U. 22035/2014 i Cass. Ord.za 8901/2016”.

45 Vidjeti točku 29. ovog mišljenja.

46 U pogledu uzimanja u obzir šest jezičnih verzija u kojima je sastavljena Montrealska konvencija (odnosno na engleskom, arapskom, kineskom, španjolskom, francuskom i ruskom jeziku) vidjeti presude od 6. svibnja 2010., Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, t. 24.), kao i od 17. veljače 2016., Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, t. 23. i 31. do 34.).

47 Vidjeti u tom smislu presudu od 6. svibnja 2010., Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, t. 21. i 22.).

48 Vidjeti sudsku praksu navedenu u bilješci 44. ovog mišljenja.

49 Odnosno, redom „Jurisdiction”, „Jurisdicción” i „Jurisdiction compétente” Pojašnjavam da je za prijevod navedenog članka 33. na talijanski jezik (sama jezična verzija nije vjerodostojna) odabran naslov: „Competenza giurisdizionale”.

50 Stavak 1. čije je tumačenje osobito relevantno u ovom predmetu, iz razloga navedenih u bilješci 40. ovog mišljenja

51 Isto tako, u verzijama na engleskom jeziku: „the territory of one of the States Parties” i španjolskom jeziku: „el territorio de uno de los Estados Partes”

njemu zatim pojašnjava koji se sud, među onima koji imaju sjedište na tom državnom području, može proglasiti nadležnim *ratione lociratione loci*, pri čemu se upotrebljava izraz u jednini, „sud”<sup>52</sup>, a ne u množini, u dva navrata<sup>53</sup>, kako bi se naveli različiti kriteriji povezanosti na kojima tužitelj može temeljiti svoju tužbu za naknadu štete, a svakim se od njih, k tomu, određuje konkretno mjesto<sup>54</sup>.

62. Doista, upotreba takve terminologije nije nevažna, kao što se to ističe u sličnom kontekstu, onom Briselske konvencije<sup>55</sup>, koja sadržava i pravila o sudskoj nadležnosti primjenjiva na tužbe za naknadu štete. Takvim se tekstom tužitelju omogućuje da pokrene postupak izravno pred jednim od sudova koji su određeni na taj način a da pritom ne treba uzeti u obzir nacionalna pravila o zemljopisnoj nadležnosti koja su na snazi u predmetnoj državi, uključujući kada se primjenom potonjih pravila ne dodjeljuje nadležnost tom sudu<sup>56</sup>.

63. Sud je uostalom protumačio odredbe prava Unije kojima je uređena sudska nadležnost i čiji je tekst sličan tekstu ovog prethodnog pitanja, odnosno kojima se utvrđuje kriterij povezanosti sa sudom navedenim u jednini, na način da te odredbe „određuj[u] kako međunarodnu tako i mjesnu nadležnost” te su „usmjeren[e] na ujednačavanje pravila o sukobu nadležnosti i, stoga, na izravno određivanje nadležnog suda a da pritom ne upućuju na nacionalna pravila država članica”<sup>57</sup>. Prema mojem mišljenju, isto treba vrijediti u ovom slučaju<sup>58</sup>.

64. Konačno, smatram, kao i sud koji je uputio zahtjev, easyJet i Komisija, da kad bi cilj članka 33. stavka 1. Montrealske konvencije stvarno bio samo utvrđivanje nadležnosti sudova države stranke razmatranih u cjelini, pri čemu bi određena država bila slobodna utvrditi mjesno nadležan sud na temelju svojih nacionalnih pravila, kao što tvrde A. Guaitoli i dr. i talijanska vlada, autori te odredbe sasvim bi se nesumnjivo odlučili za drukčiju formulaciju, prilagođeniju za tu svrhu.

### 3. Teleološko tumačenje

65. S obzirom na ciljeve iznesene u Montrealskoj konvenciji i očite ciljeve njezina članka 33. stavka 1., smatram da tumačenje te odredbe koje predlažem može bolje pridonijeti ostvarenju navedenih ciljeva nego što bi to bilo moguće suprotnim tumačenjem.

52 Isto tako, u verzijama na engleskom jeziku: „the court” i španjolskom jeziku: „el tribunal”

53 Napominjem da je ta formulacija preuzeta iz članka 28. stavka 1. Konvencije o ujednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu, potpisane u Varšavi 12. listopada 1929. (u daljnjem tekstu: Varšavska konvencija), koju je zamijenila Montrealska konvencija (vidjeti prvu alineju preambule i članak 55. potonje konvencije).

54 Podsjećam da tužitelj može odlučiti pokrenuti postupak „bilo pred sudom stalnog boravišta prijevoznika ili u glavnom mjestu njegovog poslovanja, ili u mjestu poslovanja u kojem je sklopljen ugovor ili na sudu u mjestu odredišta”.

55 Konvencija o nadležnosti i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima sklopljena u Bruxellesu 27. rujna 1968. (SL 1972., L 299, str. 32.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 19., svezak 15., str. 3.), koju su zamijenile Uredba br. 44/2001 i Uredba br. 1215/2012.

56 Vidjeti izvješće P. Jenarda o Briselskoj konvenciji (SL 1979., C 59, str. 22.) u pogledu „pravila o posebnoj nadležnosti” koja se navode, konkretno, u članku 5. točki 1. te konvencije, u skladu s kojim je „[o]sobi s domicilom u državi ugovornici moguće [...] tužiti u drugoj državi ugovornici [...] u predmetima koji se odnose na ugovor, pred *sudovima* nadležnim za mjesto izvršenja dotične obveze”, što je u suprotnosti s pravilom o općoj nadležnosti sadržanim u članku 2., koji se odnosi na „*sudov*[e] [...] države [u kojoj osoba ima domicil]” (moje isticanje). To je slučaj i s Uredbom br. 44/2001 i Uredbom br. 1215/2012.

57 Vidjeti, u pogledu članka 5. točke 1. Uredbe br. 44/2001 (koji odgovara članku 5. točki 1. Briselske konvencije), presudu od 3. svibnja 2007., Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, t. 30.) i, u pogledu članka 3. točke (b) Uredbe Vijeća (EZ) br. 4/2009 od 18. prosinca 2008. o nadležnosti, mjerodavnom pravu, priznavanju i izvršenju sudskih odluka te suradnji u stvarima koje se odnose na obvezu uzdržavanja (SL 2009., L 7, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 19., svezak 5., str. 138. i ispravak SL 2013., L 281, str. 29.), presudu od 18. prosinca 2014., Sanders i Huber (C-400/13 i C-408/13, EU:C:2014:2461, t. 30.).

58 U pogledu mogućnosti primjene nacionalnih postupovnih pravila, koja je utvrđena člankom 33. stavkom 4. Montrealske konvencije, vidjeti točku 70. i sljedeće točke ovog mišljenja.

66. Naime, Sud je već nekoliko puta istaknuo da iz preambule Montrealske konvencije<sup>59</sup> proizlazi da su države stranke te konvencije za jedan od glavnih ciljeva imale ne samo „zajamč[iti] zaštit[u] interesa korisnika u međunarodnom zračnom prijevozu” nego i „dalj[e] usklađiva[ti] i kodifi[cirati] određen[a] pravila koja uređuju [taj prijevoz kako bi se] posti[gl]a pravedn[a] uravnoteženost[t] interesa” koji su prisutni, osobito što se tiče interesa zračnih prijevoznika i interesa putnika<sup>60</sup>.

67. U ovom slučaju, kad bi se članak 33. stavak 1. navedene konvencije tumačio na način da se u njoj sadržanim pravilima sudska nadležnost dodjeljuje samo jednoj od država stranaka, a ne izravno određenom sudu, smatram da to ne bi bilo u skladu sa željom za jačim ujednačavanjem koju su izrazili autori tog instrumenta<sup>61</sup>, čija namjera podrazumijeva izbjegavanje što je više moguće upućivanja na različita nacionalna zakonodavstva. Usto, smatram da se takvim tumačenjem ne omogućuje dovoljna zaštita interesa korisnika, dok se istodobno nudi pravedna uravnoteženost s interesima zračnih prijevoznika.

68. U tom pogledu, naglašavam da donošenje pravila kojima se izravno određuje mjesno nadležan sud uglavnom ima za cilj, s jedne strane, pojednostavniti način na koji tijela država i dotične osobe provode ta pravila i, s druge strane, zajamčiti da su taj sud i predmet spora o kojem odlučuje u dovoljnoj blizini<sup>62</sup>. K tomu, smatram da se takvim pravilima osiguravaju, u interesu tužitelja kao i tuženika, veća predvidivost i bolja pravna sigurnost nego kada svi sudovi određene države mogu biti nadležni i stoga zastupnici govornici trebaju analizirati nacionalna pravna pravila za utvrđivanje toga koji je od tih sudova mjesno nadležan<sup>63</sup>. Doista, čini mi se razumnim smatrati da su autori navedenog članka 33. stavka 1. imali takve namjere kada su se odlučili za prethodno navedenu formulaciju. Stoga bi se koristan učinak te odredbe mogao, prema mojem mišljenju, promijeniti u slučaju tumačenja koje je suprotno onomu koje ja predlažem.

#### 4. Kontekstualno tumačenje

69. Način na koji predlažem da se tumači članak 33. stavak 1. Montrealske konvencije nije, prema mojem mišljenju, nipošto proturječan kontekstu kojim je obuhvaćena ta odredba.

70. U tom pogledu, napominjem da talijanska vlada navodi prethodno navedenu sudska praksu Corteje suprema di cassazione (Vrhovni kasacijski sud)<sup>64</sup>, prema kojoj se stavkom 1. navedenog članka 33. treba urediti samo podjela nadležnosti među državama strankama Montrealske konvencije, osobito zbog sadržaja stavka 4. tog članka, u skladu s kojim „[p]itanje postupka uređuje pravo suda kojemu je predmet povjeren”<sup>65</sup>. Ta vlada iz potonje odredbe zaključuje da je državama strankama, u okviru njihove postupovne autonomije, prepušteno uređivanje svakog postupovnog područja koje nije izričito uređeno tom konvencijom i da stoga treba primijeniti nacionalna postupovna pravila za utvrđivanje toga koji je nacionalni sud mjesno nadležan.

59 Konkretnije, s obzirom na treću i petu alineju navedene preambule.

60 Vidjeti presude od 6. svibnja 2010., Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, t. 30. i sljedeće točke); od 22. studenoga 2012., Espada Sánchez i dr. (C-410/11, EU:C:2012:747, t. 29. i 30.); od 17. veljače 2016., Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, t. 38. i 48.), kao i od 12. travnja 2018., Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, t. 34. i 43.).

61 S obzirom na to da se Montrealskom konvencijom nastoji uskladiti što više pitanja, koja se odnose na materijalno pravo i nadležnost, u području obuhvaćenom njezinim područjem primjene.

62 U tom smislu, vidjeti izvješće P. Jenarda o Briselskoj konvenciji (str. 22.), *op. cit.* bilješka 56.

63 Vidjeti po analogiji, u pogledu članka 5. točke 1. Uredbe br. 44/2001 i članka 7. točke 1. Uredbe br. 1215/2012, presude od 3. svibnja 2007., Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, t. 22. do 30.); od 9. srpnja 2009., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, t. 45.); od 7. ožujka 2018., flightright i dr. (C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, t. 70. do 75.); od 11. srpnja 2018., Zurich Insurance i Metso Minerals (C-88/17, EU:C:2018:558, t. 15. do 24.), kao i od 4. listopada 2018., Feniks (C-337/17, EU:C:2018:805, t. 44.).

64 Vidjeti bilješku 44. ovog mišljenja.

65 U verzijama tog stavka 4. na engleskom jeziku: „[q]uestions of procedure shall be governed by the law of the court seised of the case” i na španjolskom jeziku: „[l]as cuestiones de procedimiento se regirán por la ley del tribunal que conoce el caso”. Za prijevod te odredbe na talijanski jezik (sama jezična verzija nije vjerodostojna) odabrana je formulacija: „[s]i applicano le norme procedurali del tribunale adito”. Osim toga, člankom 28. stavkom 2. Varšavske konvencije već se određivalo da: „Pitanje postupka uređuje pravo suda pred kojim je pokrenut postupak”.

71. U tom smislu, A. Guaitoli i dr. u biti tvrde da bi autori članka 33. Montrealske konvencije, da su željeli urediti nacionalnu mjesnu nadležnost svake države stranke, uspostavili odredbe kojima se uređuje i nadležnost povezana s vrijednošću predmeta spora, ali ti autori to nisu učinili.

72. Međutim, smatram da te argumente treba odbiti. Naime, kao i sud koji je uputio zahtjev i easyJet, smatram da stavak 1. navedenog članka 33., u vezi s njegovim stavkom 4., valja tumačiti na način da je izričiti cilj te prve odredbe urediti nadležnost *ratione loci* ne samo na razini država stranaka nego i na razini njihovih sudova a da se pritom ne dovede u pitanje primjena pravnih pravila koja su na snazi u državi u kojoj sud pred kojim je pokrenut postupak ima sjedište u pogledu ostalih postupovnih pitanja.

73. Drugim riječima, smatram da upućivanje na nacionalno pravo u članku 33. stavku 4. Montrealske konvencije treba shvatiti kao iznimno jer se odnosi na postupovna pravila koja su drukčija od ujednačenih kriterija povezanosti kojima je uređena nadležnost *ratione loci* uspostavljenih u tom stavku 1. Cilj drugih upućivanja na pravo suda pred kojim je pokrenut postupak navedenih u člancima 35. i 45. te konvencije<sup>66</sup> potvrđuju moje mišljenje.

74. Na temelju autonomije koja je tako u postupovnim pitanjima prepuštena državama strankama navedene konvencije, te su države, prema mojem mišljenju, slobodne odrediti opseg zemljopisne i stvarne nadležnosti sudova koji imaju sjedište na njihovu državnom području<sup>67</sup>. Pojašnjavam da se ta autonomija ipak treba, prema mojem mišljenju, ograničiti potrebom da se ne dovode u pitanje ciljevi te konvencije i da se njezine odredbe ne lišavaju korisnog učinka primjenom pravila koja proizlaze iz načela *lex fori*<sup>68</sup>.

75. Prema tome, smatram da na drugo prethodno pitanje valja odgovoriti da članak 33. stavak 1. Montrealske konvencije treba tumačiti na način da se njime, za potrebe tužbi za naknadu štete obuhvaćene područjem primjene te konvencije<sup>69</sup>, ne uređuje samo podjela nadležnosti među državama strankama te konvencije nego i podjela mjesne nadležnosti među sudovima svake od tih država.

#### **D. Isključiva primjena Montrealske konvencije ili njezina zajednička primjena s Uredbom br. 1215/2012 (treće pitanje)**

76. Treće prethodno pitanje Sudu je postavljeno u slučaju da presudi, suprotno mojem gore navedenom prijedlogu, da članak 33. Montrealske konvencije, koji se primjenjuje kad je podnesena tužba obuhvaćena odredbama te konvencije, ima za cilj urediti samo podjelu sudske nadležnosti među državama strankama te konvencije.

77. Tribunale ordinario di Roma (Redovni sud u Rimu) u biti pita bi li u tom slučaju članak 33. navedene konvencije trebalo primijeniti isključivo, na način da se njime sprečava primjena članka 7. Uredbe br. 1215/2012, ili bi pak te dvije odredbe trebalo primijeniti istodobno kako bi se izravno odredila sudska nadležnost određene države i mjesna nadležnost jednog od sudova sa sjedištem u potonjoj državi.

<sup>66</sup> Na temelju izračuna razdoblja za podnošenje tužbe odnosno na temelju učinaka zahtjeva za sudjelovanje i s tim povezane procedure.

<sup>67</sup> Tako da te države mogu, na primjer, uspostaviti specijalizirane sudove. Vidjeti po analogiji, u pogledu Uredbe Vijeća (EZ) br. 2201/2003 od 27. studenoga 2003. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u bračnim sporovima i u stvarima povezanim s roditeljskom odgovornošću te o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 1347/2000 (SL 2003., L 338, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 19., svezak 3., str. 133. i ispravak SL 2014., L 46, str. 22.), presudu od 9. siječnja 2015., RG (C-498/14 PPU, EU:C:2015:3, t. 41. i 51. do 54.).

<sup>68</sup> Vidjeti po analogiji, u pogledu odnosa između postupovnih pravila koja su na snazi u državama članicama Unije i pravila o sudskoj nadležnosti predviđenih Uredbom br. 44/2001 ili Uredbom br. 1215/2012 ili pak Uredbom br. 4/2009, presude od 15. ožujka 2012., G (C-292/10, EU:C:2012:142, t. 44. i sljedeće točke); od 18. prosinca 2014., Sanders i Huber (C-400/13 i C-408/13, EU:C:2014:2461, t. 30. do 32.); od 10. ožujka 2016., Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, t. 62. i 66.), kao i od 31. svibnja 2018., Nothartová (C-306/17, EU:C:2018:360, t. 28.).

<sup>69</sup> Suprotno tomu, iz razloga iznesenih u okviru odgovora na prvo pitanje (točka 32. i sljedeće točke ovog mišljenja), sudska nadležnost treba odrediti u skladu s odredbama Uredbe br. 1215/2012 u pogledu dijelova zahtjeva za poštovanje paušalnih i ujednačenih prava koja proizlaze iz odredbi Uredbe br. 261/2004.

78. Taj sud pojašnjava da bi on bio nadležan za odlučivanje o glavnom postupku u slučaju isključive primjene Montrealske konvencije i određivanja nacionalne mjesne nadležnosti nacionalnim zakonodavstvima, u skladu s tumačenjem koje je dao Corte suprema di cassazione (Vrhovni kasacijski sud)<sup>70</sup>. Suprotno tomu, u slučaju zajedničke primjene te konvencije, radi podjele nadležnosti među državama, i navedene uredbe, dodatno radi određivanja nacionalne nadležnosti, bio bi nadležan Tribunale di Civitavecchia (Sud u Civitavecchiji).

79. Međutim, s obzirom na elemente odgovora koji predlažem za prva dva pitanja u pogledu odnosa između Montrealske konvencije i Uredbe br. 1215/2012, smatram da nije potrebno odgovoriti na treće pitanje, koje je postalo bespredmetno, niti u pogledu njega iznijeti opširnija razmatranja.

## V. Zaključak

80. S obzirom na prethodna razmatranja, predlažem Sudu da na prethodna pitanja koja mu je uputio Tribunale ordinario di Roma (Redovni sud u Rimu, Italija) odgovori na sljedeći način:

1. Kada putnici u zračnom prometu podnesu tužbu kako bi ishodili, s jedne strane, poštovanje paušalnih i ujednačenih prava koja proizlaze iz članaka 5., 7., 9. i 12. Uredbe (EZ) 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, kao i, s druge strane, naknadu dodatne štete obuhvaćenu područjem primjene Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, sklopljene u Montrealu 28. svibnja 1999. i odobrene u ime Europske zajednice Odlukom Vijeća 2001/539/EZ od 5. travnja 2001., sud države članice pred kojim je pokrenut postupak treba ocijeniti svoju nadležnost, u pogledu prvog dijela tih zahtjeva, s obzirom na relevantne odredbe Uredbe (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima i, u pogledu drugog dijela, s obzirom na članak 33. te konvencije.
2. Članak 33. stavak 1. Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, sklopljene u Montrealu 28. svibnja 1999., treba tumačiti na način da se njime, za potrebe tužbi za naknadu štete obuhvaćenih područjem primjene te konvencije, ne uređuje samo podjela nadležnosti među državama strankama te konvencije nego i podjela mjesne nadležnosti među sudovima svake od tih država.

<sup>70</sup> Vidjeti sudsku praksu navedenu u bilješkama 41. i 44. ovog mišljenja.