Zbornik sudske prakse

RJEŠENJE SUDA (šesto vijeće)

13. veljače 2020.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Članak 99. Poslovnika Suda – Područje slobode, sigurnosti i pravde – Sudska nadležnost, priznavanje i izvršenje sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima – Uredba (EU) br. 1215/2012 – Članak 7. točka 1. podtočka (b) druga alineja – Posebna nadležnost u stvarima povezanim s ugovorom – Pojam ‚mjesto izvršenja' – Ugovor o pružanju usluga – Zračni prijevoz – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Pravo na odštetu putnika u zračnom prometu u slučaju otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta – Let s potvrđenom jedinstvenom rezervacijom koji u više dijelova izvršavaju dva različita zračna prijevoznika – Otkazivanje posljednjeg dijela leta – Tužba za odštetu protiv zračnog prijevoznika koji je zadužen za posljednji dio leta pred sudom koji je nadležan s obzirom na točku polaska u prvom dijelu leta"

U predmetu C-606/19,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Amtsgericht Hamburg (Općinski sud u Hamburgu, Njemačka), odlukom od 31. srpnja 2019., koju je Sud zaprimio 12. kolovoza 2019., u postupku

flightright GmbH

protiv

Iberia LAE SA Operadora Unipersonal,

SUD (šesto vijeće),

u sastavu: M. Safjan (izvjestitelj), predsjednik vijeća, L. Bay Larsen i N. Jääskinen, suci,

nezavisni odvjetnik: H. Saugmandsgaard Øe,

tajnik: A. Calot Escobar,

odlučivši, nakon što je saslušao nezavisnog odvjetnika, da u predmetu odluči obrazloženim rješenjem, u skladu s člankom 99. Poslovnika Suda,

donosi sljedeće

* Jezik postupka: njemački

Rješenje

1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje 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 (SL 2012., L 351, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 19., svezak 11., str. 289. i ispravci SL 2014., L 160, str. 40. i SL 2016., L 202, str. 57.).

2 Zahtjev je upućen u okviru spora između društva flightright GmbH, poduzetnika s poslovnim nastanom u Potsdamu (Njemačka) i zračnog prijevoznika Iberia LAE SA Operadora Unipersonal (u daljnjem tekstu: Iberia), s poslovnim nastanom u Madridu (Španjolska), u vezi sa zahtjevom za odštetu na temelju 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 […] 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.).

Pravni okvir

Uredba br. 1215/2012

3 Odjeljak 2. poglavlja II. Uredbe br. 1215/2012, naslovljen „Posebna nadležnost”, sadržava članak 7. koji u točki 1. propisuje:

„Osoba 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 prodaje robe, mjesto u državi članici u kojoj je roba dostavljena ili trebala biti dostavljena sukladno ugovoru,

   — u slučaju pružanja usluga, mjesto u državi članici u kojoj su usluge pružene ili trebale biti pružene sukladno ugovoru;
   (c) ako se ne primjenjuje točka (b), primjenjuje se točka (a).”

Uredba br. 261/2004

4 Članak 2. Uredbe br. 261/2004, naslovljen „Definicije”, propisuje:

„[…]

(b) ‚stvarni zračni prijevoznik’ znači 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;

[…]”

5 Članak 3. te uredbe, naslovljen „Područje primjene”, u stavku 5. propisuje:

„Ova se Uredba primjenjuje na bilo kojeg zračnog prijevoznika koji osigurava prijevoz putnika obuhvaćenog stavcima 1. i 2. U slučajevima kada zračni prijevoznik 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.”

6 Članak 5. navedene uredbe, naslovljen „Otkazivanje leta”, u stavku 1. točki (c) propisuje:

„U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:

[…]

(c) imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7., osim ako:
   i. su obaviješteni o otkazivanju leta najmanje dva tjedna prije vremena polaska predviđenog redom letenja; ili
   ii. su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od dva tjedna do sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje koje im omogućuje da otputuju ne više od dva sata prije vremena polaska predviđenog redom letenja i da stignu na konačno odredište unutar četiri sata od planiranog vremena dolaska; ili
   iii. su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja ponuđeno im je preusmjeravanje, čime im je omogućeno da otputuju ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska i da stignu na konačno odredište unutar dva sata od planiranog vremena dolaska.”

7 Članak 7. iste uredbe, naslovljen „Pravo na odštetu”, u stavku 1. točki (a) određuje:

„Pozivanjem na ovaj članak, putnici ostvaruju pravo na odštetu u iznosu od:

(a) 250 EUR za sve letove dužine 1 500 km ili kraće”.

Glavni postupak i prethodna pitanja

8 Glavni postupak proizlazi iz izravno povezanog leta koji je bio predviđen za 25. kolovoza 2018. i koji je bio predmet potvrđene jedinstvene rezervacije dvaju putnika (u daljnjem tekstu: dotični putnici).

9 Taj let iz Hamburga (Njemačka) u San Sebastián (Španjolska) obuhvaćao je tri dijela. Prvi dio, iz Hamburga u London (Ujedinjena Kraljevina), izvršio je zračni prijevoznik British Airways, dok je društvo Iberia bilo zaduženo za druga dva dijela, odnosno one iz Londona u Madrid (Španjolska) i iz Madrida u San Sebastián.

10 Iako su prva dva dijela leta izvršena bez poteškoća, treći je, suprotno tomu, otkazan a da dotični putnici o tome nisu pravodobno obaviješteni.

11 Društvo flightright, kojem su dotični putnici ustupili svoja eventualna prava na odštetu, podnijelo je sudu koji je uputio zahtjev, Amtsgerichtu Hamburg (Općinski sud u Hamburgu, Njemačka), tužbu za odštetu protiv društva Iberia u ukupnom iznosu od 500 eura, odnosno 250 eura po putniku, na temelju članka 5. stavka 1. točke (c) i članka 7. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 261/2004, s obzirom na to da udaljenost između Hamburga i San Sebastiána iznosi oko 1433 km.

12 Sud koji je uputio zahtjev dvoji, s jedne strane, o svojoj međunarodnoj nadležnosti za odlučivanje u glavnom postupku i, s druge strane, o mogućnosti dotičnih putnika da podnesu tužbu protiv dvaju zračnih prijevoznika koji su uključeni u izvođenje izravno povezanog leta iz kojeg proizlazi glavni postupak.

13 Konkretno, taj sud pita je li nadležan za odlučivanje u glavnom postupku u pogledu dijela leta koji je otkazan, unatoč činjenici da se mjesto polaska i mjesto dolaska tog dijela leta, odnosno Madrid i San Sebastián, nalaze izvan njegove nadležnosti.

14 Osim toga, navedeni sud ističe da je Sud u presudi od 11. srpnja 2019., České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), presudio da u slučaju izravno povezanog leta koji je realiziran na temelju jedinstvene rezervacije, zračni prijevoznik koji je izvršio prvi dio tog leta čija se polazišna točka nalazi na području nadležnosti suda pred kojim je pokrenut postupak, može biti tužen radi ostvarivanja zahtjeva za odštetu na temelju Uredbe br. 261/2004 za sve dijelove navedenog leta.

15 S obzirom na tu presudu, sud koji je uputio zahtjev pita može li zračni prijevoznik zadužen za posljednji dio takvog leta također biti tužen radi odštete po toj osnovi.

16 U tim je okolnostima Amtsgericht Hannover (Općinski sud u Hannoveru) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

„1. Je li sud pred kojim je pokrenut postupak međunarodno nadležan ako povezani letovi čine cjelinu, ali su pojedine dijelove leta izvršila dva različita zračna prijevoznika te je sud pred kojim je pokrenut postupak međunarodno nadležan samo za dio leta na koji se otkazivanje ne odnosi?

2. Jesu li oba zračna prijevoznika koja sudjeluju u izvršavanju izravno povezanog leta pasivno legitimirana ako su ta dva zračna prijevoznika koji su izvršili dijelove leta iz Zajednice?”

O prethodnim pitanjima

17 Na temelju članka 99. Poslovnika Suda, Sud može, osobito kad se odgovor na pitanje postavljeno u prethodnom postupku može jasno izvesti iz sudske prakse ili kad odgovor na takvo pitanje ne ostavlja mjesta nikakvoj razumnoj sumnji, u svakom trenutku, na prijedlog suca izvjestitelja te nakon što sasluša nezavisnog odvjetnika, odlučiti obrazloženim rješenjem.

18 U ovom predmetu valja primijeniti tu odredbu.

19 Uvodno valja podsjetiti da je prema ustaljenoj sudskoj praksi, u okviru postupka suradnje između nacionalnih sudova i Suda predviđenog člankom 267. UFEU-a, dužnost Suda da nacionalnom sudu pruži koristan odgovor koji mu omogućuje rješavanje spora koji se pred njim vodi. U tom smislu Sud će prema potrebi preoblikovati pitanja koja su mu postavljena. Osim toga, Sud može uzeti u obzir pravila prava Unije na koja se nacionalni sud nije pozvao u svojem pitanju (presuda od 5. prosinca 2019., Centraal Justitieel Incassobureau (Priznavanje i izvršenje novčanih kazni), C-671/18, EU:C:2019:1054, t. 26. i navedena sudska praksa).

20 U ovom slučaju sud koji je uputio zahtjev ne navodi nijednu odredbu u tekstu svojih prethodnih pitanja. Međutim, iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje jasno proizlazi da taj sud pita o svojoj nadležnosti za odlučivanje o tužbi za odštetu protiv zračnog prijevoznika zaduženog za posljednji dio leta u postupku koji je u tijeku pred njim.

21 Stoga ta pitanja valja ispitati s obzirom na odredbe o sudskoj nadležnosti iz Uredbe br. 1215/2012.

22 U tim okolnostima navedena pitanja, koja valja ispitati zajedno, treba razumjeti na način da sud koji je uputio zahtjev u biti pita Sud treba li članak 7. točku 1. podtočku (b) drugu alineju Uredbe br. 1215/2012 tumačiti na način da, u slučaju leta za koji je karakteristična jedinstvena rezervacija za cjelokupno putovanje i koji je podijeljen na više dijelova, „mjesto izvršenja” u smislu te odredbe može biti mjesto polaska prvog dijela leta kada prijevoz na tim dijelovima leta izvršavaju dva različita zračna prijevoznika i kada se tužba za odštetu na temelju Uredbe br. 261/2004 temelji na otkazivanju posljednjeg dijela leta i usmjerena je protiv zračnog prijevoznika koji je zadužen za izvršenje tog posljednjeg dijela leta.

23 U tom pogledu valja podsjetiti da članak 7. točka 1. podtočka (b) druga alineja Uredbe br. 1215/2012 određuje da u stvarima koje se odnose na ugovore, u svrhu podnošenja tužbe na području države članice protiv osobe s domicilom u drugoj državi članici, mjesto izvršenja obveze na kojoj se temelji zahtjev, u svrhu primjene te odredbe i ako nije drukčije dogovoreno, u slučaju pružanja usluga čini mjesto u državi članici u kojoj su usluge pružene ili su morale biti pružene sukladno ugovoru.

24 U tom smislu također treba podsjetiti da je ustaljena sudska praksa da, s obzirom na to da se Uredbom br. 1215/2012 stavlja izvan snage i zamjenjuje Uredba Vijeća (EZ) br. 44/2001 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.), tumačenje Suda u vezi s odredbama potonje vrijedi i za Uredbu br. 1215/2012 kada se ta dva instrumenta prava Unije mogu smatrati istovjetnim (presuda od 8. svibnja 2019., Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, t. 19. i navedena sudska praksa).

25 Slijedom toga, tumačenje Suda koje se odnosi na članak 5. stavak 1. Uredbe br. 44/2001 također se primjenjuje na članak 7. stavak 1. Uredbe br. 1215/2012 kada se te odredbe mogu smatrati istovjetnima (presuda od 8. svibnja 2019., Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, t. 20. i navedena sudska praksa).

26 U vezi s člankom 5. točkom 1. Uredbe br. 44/2001, Sud je presudio da se, što se tiče izravnih letova, i mjesto polaska i mjesto dolaska zrakoplova u jednakoj mjeri trebaju smatrati mjestima glavnog pružanja usluga koje su predmet ugovora o zračnom prijevozu, čime se podnositelju tužbe za odštetu na temelju Uredbe br. 261/2004 omogućuje da podnese svoju tužbu pred sudom u čijoj je nadležnosti ili mjesto polaska ili mjesto dolaska zrakoplova, kako su ta mjesta određena u navedenom ugovoru (vidjeti u tom smislu presudu od 9. srpnja 2009., Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, t. 43. i 47.).

27 U tom pogledu Sud je pojasnio da pojam „mjesto izvršenja” koji se tumači u presudi od 9. srpnja 2009., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), iako se odnosi na izravni let, vrijedi *mutatis mutandis* u slučaju u kojem se izravno povezani let za koji je karakteristična jedinstvena rezervacija za cjelokupno putovanje sastoji od dvaju dijelova (vidjeti u tom smislu presudu od 7. ožujka 2018., flightright i dr., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, t. 69. i 71.).

28 Iz toga slijedi da, kada je za let karakteristična potvrđena jedinstvena rezervacija za cjelokupno putovanje i kada se on sastoji od dvaju dijelova, podnositelj tužbe za odštetu na temelju Uredbe br. 261/2004 također može podnijeti svoju tužbu bilo pred sudom u čijoj je nadležnosti mjesto polaska prvog dijela leta bilo pred sudom u čijoj je nadležnosti mjesto dolaska drugog dijela leta.

29 Kao što to proizlazi iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje, let o kojem je riječ u glavnom postupku sastojao se od triju dijelova. Međutim, u mjeri u kojoj je za ugovor o zračnom prijevozu karakteristična potvrđena jedinstvena rezervacija za cjelokupno putovanje, za zračnog prijevoznika utvrđuje se obveza da preveze putnika od točke A do točke D. Takva radnja prijevoza jest usluga u odnosu na koju je točka A jedno od mjesta glavnog pružanja usluga (vidjeti analogijom presudu od 7. ožujka 2018., flightright i dr., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, t. 71.).

30 U tim okolnostima valja smatrati da u slučaju izravno povezanog leta, za koji je karakteristična potvrđena jedinstvena rezervacija za cjelokupno putovanje i koji se sastoji od više dijelova, mjesto izvršenja tog leta u smislu članka 7. stavka 1. podstavka (b) druge alineje Uredbe br. 1215/2012 može biti mjesto polaska prvog dijela leta, kao jedno od mjesta glavnog pružanja usluga koje su predmet ugovora o zračnom prijevozu.

31 Budući da je to mjesto dovoljno usko povezano s materijalnim elementima spora te da ono stoga osigurava usku poveznicu između ugovora o zračnom prijevozu i nadležnog suda, koja se zahtijeva pravilima o posebnoj nadležnosti iz članka 7. točke 1. Uredbe br. 1215/2012, ono ispunjava cilj blizine na kojem se temelje ta pravila (vidjeti u tom smislu presudu od 7. ožujka 2018., flightright i dr., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, t. 74. i navedenu sudsku praksu).

32 To je rješenje također u skladu s načelom predvidljivosti koje se nastoji zaštititi navedenim pravilima jer se njime dopušta i tužitelju i tuženiku da odrede sud mjesta polaska prvog dijela leta, kako je određeno u navedenom ugovoru o prijevozu, kao sud pred kojim se može pokrenuti postupak (vidjeti u tom smislu presudu od 7. ožujka 2018., flightright i dr., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, t. 75. i 77. i navedenu sudsku praksu).

33 Što se tiče mogućnosti da se u predmetu poput onoga o kojemu je riječ u glavnom postupku tuži zračnog prijevoznika zaduženog za posljednji dio leta pred sudom koji je nadležan s obzirom na točku polaska prvog dijela, valja istaknuti da, iako je točno da iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje ne proizlazi da je društvo Iberia suugovaratelj dotičnih putnika, pravilo o posebnoj nadležnosti u stvarima koje se odnose na ugovore predviđeno člankom 7. točkom 1. Uredbe br. 1215/2012 ne zahtijeva sklapanje ugovora između dviju osoba, nego postojanje slobodnom voljom prihvaćene pravne obveze jedne osobe prema drugoj osobi na kojoj se temelji tužiteljeva tužba (vidjeti u tom smislu presudu od 7. ožujka 2018., flightright i dr., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, t. 60. i navedenu sudsku praksu).

34 U tom pogledu članak 3. stavak 5. druga rečenica Uredbe br. 261/2004 određuje da se, kada stvarni zračni prijevoznik u smislu članka 2. točke (b) te uredbe koji nema ugovor s putnikom obavlja obveze propisane ovom Uredbom, smatra da to radi u ime osobe koja ima ugovor s putnikom.

35 Stoga se mora smatrati da taj prijevoznik ispunjava obveze koje je slobodnom voljom preuzeo prema suugovaratelju predmetnog putnika. Izvor tih obveza jest ugovor o zračnom prijevozu (presuda od 7. ožujka 2018., flightright i dr., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, t. 63.).

36 S obzirom na sva prethodna razmatranja, na postavljena pitanja valja odgovoriti da članak 7. točku 1. podtočku (b) drugu alineju Uredbe br. 1215/2012 treba tumačiti na način da, u slučaju leta za koji je karakteristična jedinstvena rezervacija za cjelokupno putovanje i koji je podijeljen na više dijelova, „mjesto izvršenja” u smislu te odredbe može biti mjesto polaska prvog dijela leta kada prijevoz na tim dijelovima leta izvršavaju dva različita zračna prijevoznika i kada se tužba za odštetu na temelju Uredbe br. 261/2004 temelji na otkazivanju posljednjeg dijela leta i usmjerena je protiv zračnog prijevoznika koji je zadužen za izvršenje tog posljednjeg dijela leta.

Troškovi

37 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka.

Slijedom navedenog, Sud (šesto vijeće) odlučuje:

Članak 7. točku 1. podtočku (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 leta za koji je karakteristična potvrđena jedinstvena rezervacija za cjelokupno putovanje i koji je podijeljen na više dijelova, „mjesto izvršenja” u smislu te odredbe može biti mjesto polaska prvog dijela leta kada prijevoz na tim dijelovima leta izvršavaju dva različita zračna prijevoznika i kada se tužba za odštetu na temelju 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 […] te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 temelji na otkazivanju posljednjeg dijela leta i usmjerena je protiv zračnog prijevoznika koji je zadužen za izvršenje tog posljednjeg dijela leta.

Potpisi