Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
EVGENIJA TANCHEVA
od 10. travnja 2018.[1]

**Predmet C-88/17**

**Zurich Insurance plc**
**Metso Minerals Oy**
**protiv**
**Abnormal Load Services (International) Limited**

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Korkein oikeus (Vrhovni sud, Finska))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Suradnja u građanskim i trgovačkim stvarima – ‚Uredba Bruxelles I' – Uredba (EZ) br. 44/2001 – Nadležnost u stvarima koje se odnose na ugovore – Naknada štete – Određivanje mjesta izvršenja obveze – Mjesto u kojemu su usluge pružene ili su trebale biti pružene – Ugovor o prijevozu robe iz jedne države članice u drugu koji podrazumijeva nekoliko faza i više od jednog prijevoznog sredstva (multimodalni prijevoz)"

1. Ovaj predmet odnosi se na međunarodnu nadležnost u odnosu na zahtjev za naknadu štete zbog neispunjenja ugovorne obveze u skladu s drugom alinejom članka 5. stavka 1. točke (b) Uredbe Vijeća (EZ) br. 44/2001 (u daljnjem tekstu: Uredba Bruxelles I)[2], u kontekstu koji podrazumijeva multimodalni prijevoz robe iz jedne države članice u drugu.

2. Sukladno ugovoru zaključenim s finskim društvom, britanski cestovni prijevoznik obvezao se prevoziti robu iz Finske u Ujedinjenu Kraljevinu. Nakon što se dotična roba izgubila tijekom prijevoza u Ujedinjenu Kraljevinu, finsko društvo i osiguratelj robe podnijeli su tužbu za naknadu štete pred finskim sudom.

3. Spor je dospio na Korkein oikeus (Vrhovni sud, Finska), koji traži objašnjenje o tome imaju li finski sudovi međunarodnu nadležnost sukladno članku 5. stavku 1. točki (b) Uredbe Bruxelles I.

4. U svojim presudama u predmetima Rehder[3] i flightright i dr.[4] Sud je utvrdio da je, u kontekstu prijevoza putnika u zračnom prometu, u odnosu na naknadu štete zbog neispunjenja ugovorne obveze nadležan i sud na čijem se području nalazi mjesto ukrcaja i sud na čijem se području nalazi konačno odredište. U nedostatku presedana u sudskoj praksi Suda koji se izravno bavi pitanjem nadležnosti u odnosu na povredu ugovora o multimodalnom prijevozu robe između država članica, pitanje na koje treba odgovoriti Sud u konkretnom slučaju jest primjenjuje li se pravilo nastalo u kontekstu prijevoza putnika u zračnom prometu na ovu situaciju.

1 Izvorni jezik: engleski

2 Uredba 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.). Dana 10. siječnja 2015. ova je uredba izmijenjena Uredbom (EU) br. 1215/2012 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.) (Uredba Bruxelles I.a).

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

4 Presuda od 7. ožujka 2018., flightright i dr., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160

5. Došao sam do zaključka da se finski sudovi mogu proglasiti nadležnima za glavni postupak sukladno članku 5. stavku 1. točki (b) Uredbe Bruxelles I jer je mjesto s kojeg je roba otpremljena na temelju ugovora za usluge prijevoza mjesto u kojem je usluga pružena u vezi s ugovorom o prijevozu robe.

## I. Pravni okvir

6. Članak 5. Uredbe Bruxelles I glasi kako slijedi:

„Osoba s domicilom u državi članici može u drugoj državi članici biti tužena:

1.

(a) u stvarima koj[e] se odnose na ugovore, pred sudom u mjestu u kojemu treba biti izvršena obveza;

(b) u svrhe ove odredbe, osim ako nije drukčije ugovoreno, mjesto izvršenja obveze je:

– […]

– u slučaju pružanja usluga, mjesto u državi članici u kojemu su, u skladu s ugovorom, usluge pružene ili su trebale biti pružene,

[…]”

## II. Činjenice u glavnom postupku i prethodno pitanje

7. Društvo Abnormal Load Services (International) Ltd (u daljnjem tekstu: ALS), tuženik u glavnom postupku, britanski je cestovni prijevoznik sa sjedištem u Ujedinjenoj Kraljevini [5].

8. U srpnju 2008. društvo ALS sklopilo je ugovor o prijevozu robe s društvom Metso Minerals Oy (u daljnjem tekstu: Metso), finskim proizvođačem opreme za rudnike i građevinsku industriju. Cilindrično konusna drobilica trebala je biti prevezena iz Porija u Finskoj do Sheffielda u Ujedinjenoj Kraljevini. Drobilica je bila osigurana od strane društva Zurich Insurance plc (u daljnjem tekstu: Zurich). I društvo Metso i društvo Zurich su tužitelji u glavnom postupku.

9. Društvo ALS, uz pomoć podizvođača, prevezlo je drobilicu kako slijedi. Najprije je prevezena iz Porija u Raumu u Finskoj s kamionom s niskim utovarivačem. U Raumi je istovarena s kamiona i vlastitim pogonom odvezena na brod. Nakon prijevoza morem do Ujedinjene Kraljevine drobilica je ponovno vlastitim pogonom odvezena s broda [6] u luku Hull i utovarena na drugi kamion. Budući da primatelj društva Metso nije imao dostatan ili adekvatan kapacitet skladišta, zatražio je od podizvođača društva ALS da odveze drobilicu u vlastito skladište i da je tamo drži privremeno nekoliko dana. Međutim, drobilica je tamo bila uskladištena dulje vrijeme [7] i nestala je prije nego što je mogla biti dostavljena primatelju u Sheffieldu.

10. Društvo Zurich nadoknadilo je društvu Metso vrijednost drobilice, umanjeno za odbitnu franšizu.

5 Sjedište je naznačeno u tuženikovim očitovanjima Sudu.

6 Kao što to društvo ALS navodi u svojim očitovanjima, korišten je brod „Birka Exporter” pomorskog društva „Finnlines”.

7 U skladu s pisanim očitovanjima društva ALS.

11. Dana 30. rujna 2009. društva Zurich i Metso tvrdila su pred Satakunnan käräjäoikeus (prvostupanjski sud u Satakunti, Finska) da društvu ALS treba naložiti da im naknadi štetu u iznosu koji odgovara vrijednosti drobilice.

12. U svojoj presudi od 22. ožujka 2013. Satakunnan käräjäoikeus (prvostupanjski sud u Satakunti) naložio je društvu ALS da plati iznose koji se potražuju tužbom nakon što je zaključio da je nadležan za rješavanje predmeta jer se odnosio na prijevoz robe cestom, a nadležnost se temeljila na finskim pravilima o provedbi članka 31. Konvencije o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (u daljnjem tekstu: CMR)[8].

13. Povodom žalbe, koju je podnijelo društvo ALS, Vaasan Hovioikeus (Žalbeni sud, Vaasa, Finska) presudio je da slučaj uključuje kombinirani prijevoz, da se ne može smatrati da su se stranke dogovorile o nadležnom sudu u skladu s CMR-om, da je potonji neprimjenjiv i da Vaasan Hovioikeus (Žalbeni sud, Vaasa) nije nadležan ni sukladno članku 5. stavku 1. Uredbe Bruxelles I. Stoga je svojom presudom od 30. ožujka 2015. odbacio žalbu kao nedopuštenu.

14. Povodom žalbe, Korkein oikeus (Vrhovni sud), društvo Zurich i društvo Metso tvrdili su da bi odluku Vaasan Hovioikeus (Žalbeni sud, Vaasa) trebalo ukinuti i naložiti društvu ALS da naknadi štetu ili da bi se predmet morao vratiti na ponovno suđenje Vaasan Hovioikeusu (Žalbeni sud, Vaasa) kako bi taj sud odlučio o meritumu.

15. U tim je okolnostima Korkein oikeus (Vrhovni sud) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeće prethodno pitanje:

„Kako se utvrđuju mjesto ili mjesta pružanja usluga u smislu članka 5. stavka 1. točke (b) druge alineje Uredbe Vijeća (EZ) br. 44/2001 u predmetu koji uključuje ugovor o prijevozu robe između država članica u kojima se roba prevozi u nekoliko faza i različitim prijevoznim sredstvima?”

16. Pisana očitovanja Sudu podnijeli su tuženik, kao i finska, portugalska i švicarska vlada te Europska komisija. Rasprava nije zatražena niti je održana.

## III. Sažetak podnesenih očitovanja

17. Pristupit ću rješavanju predmetnog pitanja najprije sažimajući glavna očitovanja podnesena Sudu.

18. Društvo ALS osporava međunarodnu nadležnost finskih sudova, dok finska, portugalska i švicarska vlada kao i Komisija smatraju da finski sudovi imaju međunarodnu nadležnost.

19. Društvo ALS tvrdi da se kao jedino mjesto istovara može smatrati mjestom izvršenja, tvrdeći da mjesto izvršenja može biti samo jedno mjesto i da je mjesto konačnog odredišta znatno važnije od mjesta otpreme. Potonje je, kako tvrdi, jedva važnije od različitih mjesta na kojima se vrši pretovar robe. Za razliku od putnika u zračnom prometu stranke ugovora o prijevozu robe nisu zainteresirane za prijevozna sredstva koja se koriste tijekom putovanja, njihova je jedina briga da roba stigne do konačnog odredišta. Nadalje, društvo ALS sugerira da je situacija slična onoj prodajnog agenta koji djeluje u različitim državama članicama, vezano uz koju je Sud presudio u predmetu Wood Floor Solutions Andreas Domberger da se nadležnost veže uz mjesto domicila agenta[9]. Društvo ALS također se poziva na presudu Suda u predmetu Réunion européenne i drugi, u kojoj je, u predmetu

8 Potpisana u Ženevi 19. svibnja 1956., *Zbornik ugovora Ujedinjenih naroda*, 1961., br. 5742, str. 190. Službena kratica „CMR” potječe iz francuskog naziva konvencije („Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route”).

9 Presuda od 11. ožujka 2010., Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, t. 42.

koji se odnosio na kombinirani pomorski i cestovni prijevoz, određeno da su za štetne radnje nadležni sudovi mjesta u kojem je roba trebala biti isporučena [10]. Ovo je, prema mišljenju društva ALS, u skladu s utvrđivanjem prava koje je mjerodavno za ugovore o prijevozu robe iz Uredbe Rim I [11], koja daje određenu prednost mjestu isporuke i koja se tumači uzimajući u obzir Uredbu Bruxelles I.

20. I finska i portugalska vlada oslanjaju se na sudsku praksu Suda prema kojoj su mjesta u kojem je prijevoznik preuzeo robu i mjesta određena za isporuku robe jednako usko vezana uz izvršenje ugovora u kontekstu ugovora o prijevozu robe. Finska vlada prvenstveno se oslanja na presudu Suda u predmetu Wood Floor Solutions Andreas Domberger, dok portugalska vlada citira predmete Rehder, Nickel i Goeldner Spedition [12] i Color Drack [13] i oslanja se na koncept „glavnog mjesta pružanja usluga".

21. Komisija, pozivajući se na presude Suda u predmetima Rehder, Wood Floor Solutions Andreas Domberger i Color Drack, priznaje, u svakom slučaju, mjesto dostave kao mjesto izvršenja jer je to završna karika u lancu prijevoza. Međutim, Komisija nadalje tvrdi da bi, uzimajući u obzir zahtjeve blizine, predvidivosti i pravne sigurnosti, bilo prikladno dodatno priznati mjesto otpreme kao mjesto izvršenja. Prema mišljenju Komisije, tada bi situacija koja se razmatra bila usporediva s onom u presudi Rehder. Stoga Komisija predlaže da u konkretnom slučaju tužitelj može slobodno birati između mjesta otpreme prema ugovoru o prijevozu robe i mjesta isporuke određene ugovorom.

22. Švicarska vlada tvrdi da, prilikom tumačenja pravila o nadležnosti, treba uzeti u obzir njegovu svrhu. Uz ostale argumente, švicarska vlada tvrdi da su temeljni ciljevi određivanja nadležnosti u stvarima koje se odnose na ugovore sukladno članku 5. stavku 1. točki (b) Uredbe Bruxelles I blizina i predvidivost. Švicarska vlada smatra da se i mjesto otpreme i mjesto isporuke treba smatrati mjestom izvršenja. Ako je, primjerice, roba bila oštećena ili izgubljena na mjestu otpreme, ne bi bilo prikladno ograničiti nadležnost na sudove zemlje odredišta s obzirom na poteškoće koje bi za sobom povlačilo tamošnje prikupljanje relevantnih dokaza. Švicarska vlada dodaje da se mjesta na kojima se vrši pretovar robe tijekom putovanja, međutim, ne smiju smatrati mjestima izvršenja jer ih, kao prvo, obje ugovorne strane ne mogu predvidjeti s obzirom na to da se izbor takvog mjesta obično prepušta samo cestovnom prijevozniku i, kao drugo, jer bi se morao ograničiti broj dostupnih sudova.

## IV. Analiza

23. Uvodno valja napomenuti da se glavni postupak pred finskim sudom koji je uputio zahtjev odnosi na spor oko toga imaju li, u kontekstu međunarodnog multimodalnog prijevoza robe, sudovi države članice u koju je roba otpremljena međunarodnu nadležnost. Odluka kojom se upućuje prethodno pitanje sročena je šire, tako da potencijalno obuhvati nadležnost države članice odredišta, kao i država članica u kojima je predmetna roba u tranzitu. Za rješavanje pitanja kako je formulirano, međutim, nije potrebno razmatrati ta pitanja prilikom davanja odgovora sudu koji je uputio zahtjev. Ipak, s obzirom na gore navedeni aspekt ograničenja broja dostupnih sudova, ona imaju neizravnu važnost tako da ću ih raspraviti na raznim mjestima u tom kontekstu.

10 Presuda od 27. listopada 1998., Réunion européenne i dr., C-51/97, EU:C:1998:509, t. 35.

11 Uredba (EZ) br. 593/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o pravu koje se primjenjuje na ugovorne obveze (Uredba Rim I) (SL 2008., L 177, str. 6.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 19., svezak 6., str. 109. i ispravak SL 2015., L 66, str. 22.)

12 Presuda od 4. rujna 2014., Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145.

13 Presuda od 3. svibnja 2007., Color Drack, C-386/05, EU:C:2007:262.

## *A. Uvod*

24. Sud se bavio međunarodnom nadležnošću u kontekstu međunarodnog prijevoza robe u nekoliko predmeta. Ipak, nijedan od njih ne odnosi se na posebnu nadležnost u pogledu ugovora o prijevozu robe iz članka 5. stavka 1. točke (b) Uredbe Bruxelles I, što je pitanje koje se javlja u ovom zahtjevu za prethodnu odluku.

25. Što se tiče prijevoza robe kopnom, ova rješenja se uglavnom odnose na CMR i područje primjene te konvencije. Međutim, Sud je utvrdio da je na nacionalnim sudovima da odluče spada li spor u područje primjene CMR-a[14], a u ovome predmetu Vaasan Hovioikeus (Žalbeni sud, Vaasa) smatra da CMR nije primjenjiv *ratione materiae* jer predmet podrazumijeva kombinirani prijevoz.

26. Zbog tog razloga Korkein oikeus (Vrhovni sud) formulirao je postavljeno pitanje u smislu tumačenja članka 5. stavka 1. točke (b) Uredbe Bruxelles I, polazeći od načela da CMR nije primjenjiv[15].

27. Članak 5. stavak 1. točka (b) Uredbe Bruxelles I propisuje „posebnu nadležnost", kao alternativu „općoj nadležnosti". Za tuženika u glavnom postupku, prema članku 2. stavku 1. Uredbe Bruxelles I, u vezi s člankom 60. stavkom 1. te uredbe, opće nadležni su sudovi u Ujedinjenoj Kraljevini, gdje je sjedište ALS-a. Tužitelji u glavnom postupku mogu stoga izabrati da podnesu tužbu pred finskim sudovima samo ako Finska ispunjava uvjete kojima se uređuje posebna nadležnost prema članku 5. stavku 1. točki (b) Uredbe Bruxelles I, to jest ako je Finska „mjesto izvršenja obveze" u smislu tog članka.

28. Pitanje međunarodne nadležnosti proizlazi iz glavnog postupka jer slučaj ima veze ne samo s Finskom, nego i s drugim zemljama: Finska je zemlja iz koje je roba bila otpremljena, a pošiljatelj ima sjedište, dok se odredište robe koja se prevozi i mjesto sjedišta cestovnog prijevoznika nalaze u Ujedinjenoj Kraljevini, gdje je, osim toga, roba u konačnici izgubljena. Konačno, da bi se drobilica iz Finske isporučila u Ujedinjenu Kraljevinu morala je biti prevezena kroz vode drugih država članica ili kroz vode koje nisu pod suverenitetom nijedne države. Običnim jezikom, svi ti teritoriji i vode su mjesta na kojima je izvršen ugovor.

29. Budući da u svrhu određivanja međunarodne nadležnosti u odnosu na ugovor o pružanju usluga članak 5. stavak 1. točka (b) Uredbe Bruxelles I propisuje da je mjesto izvršenja obveze iz ugovora „mjesto […] u kojemu su, u skladu s ugovorom, usluge pružene ili su trebale biti pružene", postavlja se pitanje jesu li nadležne sve zemlje u kojima je izvršen dio obveze ili samo jedna ili neke od njih.

30. Prema njihovoj formulaciji, oba odjeljka (a) i (b) članka 5. stavka 1. Uredbe Bruxelles I odnose se na „mjesto izvršenja" i, u slučaju odjeljka (b), dodatno na „mjesto u državi članici[16]". Uzimajući u obzir korištenje jednine, čini se da se samo u odnosu na jedno mjesto može smatrati da ima posebnu nadležnost u stvarima koje se odnose na ugovore. Međutim, ovaj zaključak ne podupire sudska praksa.

31. Sud je presudio da je, ako nije moguće utvrditi samo jedno glavno mjesto izvršenja, svako od mjesta izvršenja dovoljno usko povezano s materijalnim elementima spora i da je, prema tome, u znatnoj vezi u pogledu nadležnosti. U sporu o prodaji robe Sud je presudio da u takvom slučaju tužitelj može podnijeti tužbu protiv tuženika na jednom od mjesta izvršenja – po vlastitom izboru – na temelju prve alineje članka 5. stavka 1. točke (b) Uredbe Bruxelles I[17].

14 Presuda od 4. rujna 2014., Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145, t. 36.

15 Vidjeti točke 13. i 14. gore.

16 Moje isticanje

17 Presuda od 3. svibnja 2007., Color Drack, C-386/05, EU:C:2007:262, t. 42. Slučaj se odnosio na izvršenje ugovora o prodaji robe, prema kojem se tuženik, društvo osnovano u Njemačkoj, obvezalo isporučiti robu različitim maloprodajnim trgovcima tužitelja u Austriji. Sud je smatrao da bi moglo biti nekoliko mjesta isporuke.

32. Ovo je u skladu sa sudskom praksom o nadležnosti u stvarima koje se odnose na štetne radnje, u kojoj je Sud također smatrao da se više od jednog mjesta može uzeti u obzir kada mjesto nastanka štete nije isto kao i mjesto na kojem se dogodio slučaj koji je doveo do odgovornosti za nastalu štetu [18].

33. U predmetu Réunion européenne i dr. [19] Sud je, baveći se prijevozom robe morem, a zatim kopnom [20], smatrao da je riječ o nečemu što se odnosi na štetnu radnju, delikt ili kvazi-delikt te zato nije odlučivao o nadležnosti u stvarima koje se odnose na ugovor.

34. Što se tiče zračnog prijevoza putnika, Sud je donio dvije presude kojima se pojašnjavaju pretpostavke za dodjeljivanje nadležnosti u stvarima koje se odnose na ugovore u skladu s drugom alinejom članka 5. stavka 1. točke (b) Uredbe Bruxelles I, koje ću sada detaljno razmotriti.

### *B. Sudska praksa koja se odnosi na zračni prijevoz putnika*

#### *1. Rehder*

35. U predmetu Rehder [21] od Suda je zatraženo da donese odluku o međunarodnoj nadležnosti u pogledu zahtjeva koji proizlaze iz Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća o pravima putnika u zračnom prometu [22]. Tužitelj je u tom slučaju tražio naknadu štete pred njemačkim sudom u vezi s otkazanim letom iz Münchena (Njemačka) u Vilnius (Litva), iako je sjedište dotičnog zračnog prijevoznika bilo u Rigi (Latvija). Sud je smatrao da imaju nadležnost i sudovi u državama članicama u mjestu polaska i sudovi u državama članicama u mjestu dolaska zrakoplova. Konačan izbor između ovih dviju opcija bit će na tužitelju.

36. Sud je zaključio da su, s obzirom na prirodu relevantnih usluga pruženih putnicima na putu, oba ta mjesta bila dovoljno povezana s materijalnim elementima spora. Istodobno, Sud je smatrao da mjestima na kojima se zrakoplov može zaustaviti nedostaje „dovoljna povezanost s bitnom naravi usluga iz [odnosnog] ugovora [23]”.

37. Prilikom razmatranja važnosti mjesta polaska i dolaska leta Sud je ovu situaciju razlikovao od one koja se odnosi na kupoprodajni ugovor s „isporukama robe na različite lokacije, što su različiti i mjerljivi postupci u svrhu određivanja glavne isporuke na temelju ekonomskih kriterija”. Sud je istaknuo da se „zračni prijevoz, po svojoj prirodi, sastoji od usluga pruženih nedjeljivim i istovjetnim načinom od mjesta polaska do mjesta dolaska zrakoplova, tako da se zasebni dio usluge, koji je glavna usluga koju treba pružiti na određenom mjestu, ne može razlikovati u takvim slučajevima na temelju ekonomskog kriterija [24]”.

18 Npr. presude od 30. studenoga 1976., Bier, 21/76, EU:C:1976:166, t. 24. i 25., i od 27. listopada 1998., Réunion européenne i dr., C-51/97, EU:C:1998:509, t. 28.

19 Presuda od 27. listopada 1998., Réunion européenne i dr., C-51/97, EU:C:1998:509, t. 26.

20 Sud je odlučio na temelju Konvencije iz Bruxellesa, instrumenta koji je prethodio Uredbi Bruxelles I i u skladu s kojom se potonja treba tumačiti, vidjeti drugu rečenicu 19. uvodne izjave Uredbe Bruxelles I i vidjeti npr. presudu od 4. svibnja 2010., TNT Express Nederland, C-533/08, EU:C:2010:243, t. 36.

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

22 Uredba 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 (SL 2004., L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21.)

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

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

38. Nadalje, Sud je utvrdio da je njegov zaključak u skladu sa zahtjevima blizine, predvidivosti i pravne sigurnosti. Sud je u tom pogledu napomenuo da je izbor, ograničen na dva suda, omogućio objema strankama da lako identificiraju sudove pred kojima bi se mogla podnijeti tužba i da je također omogućio pripadajuću procjenu rizika.

*2. flightright i dr.*

39. Navedena načela potvrđena su u predmetu flightright i drugi [25], u kojoj se Sud morao baviti s tri spojena predmeta koji se tiču višedjelnih letova, za koje je, štoviše, svaki dio leta izveo drugi zračni prijevoznik.

40. U prvom od ovih slučajeva, društvu flightright GmbH ustupljena su potraživanja dvaju putnika u vezi s kašnjenjem letova u polasku te je ono podnijelo tužbu pred njemačkim sudom protiv društva Air Nostrum. Ustupitelji su rezervirali svoje letove kod zračnog prijevoznika Air Berlin, pod jedinstvenim brojem rezervacije, od Ibize (Španjolska) do Düsseldorfa (Njemačka) preko Palma de Mallorce (Španjolska). Prvi dio, koji je izveo Air Nostrum, kasnio je te su putnici propustili svoj let iz Palma de Mallorce u Düsseldorf. Pitanje je bilo je li nadležan njemački sud, pred kojim je društvo flightright GmbH pokrenulo postupak.

41. Sud je utvrdio da se druga alineja članka 5. stavka 1. točke (b) Uredbe Bruxelles I [26] mora tumačiti na način da je, u slučaju povezanog leta, „mjesto izvršenja" tog leta, u svrhu te odredbe, bilo mjesto dolaska drugog dijela leta. Sud je taj zaključak donio u kontekstu koji se tiče putnika koji su prevezeni putem dva povezana leta što su ih izveli različiti zračni prijevoznici, a tužba za naknadu štete zbog dužeg kašnjenja povezanog leta u skladu s Uredbom br. 261/2004 bila je utemeljena na nepravilnosti koja se dogodila na prvom od tih letova koji je izveo zračni prijevoznik s kojim dotični putnici nisu imali ugovorni odnos (Air Nostrum) [27].

42. Sud je primijetio da, iako se pojam „mjesto izvršenja" koji se navodi u predmetu Rehder, odnosi na izravni let koji je izveo suugovaratelj predmetnog putnika, on se također primjenjuje, *mutatis mutandis*, i u odnosu na situacije kao što su one posrijedi u predmetu flightright i dr., koje se, kao prvo, odnose samo na povezani let, a kao drugo, zračni prijevoznik koji je izveo let o kojemu je riječ nije izravno sklopio ugovor s predmetnim putnicima [28].

43. Budući da je mjesto dolaska drugog dijela bilo dovoljno usko povezano s materijalnim elementima spora te da je stoga osiguravalo usku poveznicu između ugovora o zračnom prijevozu i nadležnog suda, koja se zahtijeva pravilima o posebnoj nadležnosti iz članka 5. stavka 1. Uredbe Bruxelles I, ono je ispunjavalo cilj blizine [29]. To rješenje je također bilo u skladu s načelom predvidljivosti koje je temelj tih pravila jer se njime dopušta i tužitelju i tuženiku da odrede sud mjesta dolaska drugog leta, kako je određeno u navedenom ugovoru o zračnom prijevozu, kao suda pred kojim se može pokrenuti postupak [30].

25 Presuda od 7. ožujka 2018., flightright i dr., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160.

26 Budući da se flightright i dr. odnosi na tri zasebna skupa postupaka započeta tijekom određenog vremenskog razdoblja, Sud je bio dužan tumačiti i drugu alineju članka 5. stavka 1. točke (b) Uredbe Bruxelles I, i njezina sljednika, drugu alineju članka 7. stavka 1. točke (b) Uredbe Bruxelles Ibis, koja ima jednaku formulaciju.

27 Presuda od 7. ožujka 2018., flightright i dr., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, t. 56.

28 Presuda od 7. ožujka 2018., flightright i dr., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, t. 69.

29 Presuda od 7. ožujka 2018., flightright i dr., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, t. 74. Vidjeti, u tom smislu, također presudu od 9. srpnja 2009., Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, t. 44.

30 Presuda od 7. ožujka 2018., flightright i dr., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, t. 75. Vidjeti, u tom smislu, također presude od 9. srpnja 2009., Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, t. 45., i od 4. rujna 2014., Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145, t. 41.

*3. Sažetak*

44. Ukratko, što se tiče kašnjenja letova u polasku i štete koju treba platiti zbog povrede ove vrste ugovora o prijevozu, Sud smatra da i mjesto polaska i mjesto konačnog odredišta imaju jednako značenje u okviru ugovora, time uspostavljajući dostatnu teritorijalnu vezu između tih mjesta i bilo kojeg postupka koji proizlazi iz ugovorne situacije.

45. Stoga Sud ocjenjuje oba ta mjesta kao „mjesta izvršenja" prema drugoj alineji članka 5. stavka 1. točke (b) Uredbe Bruxelles I, uspostavljajući dovoljno usku povezanost s materijalnim elementima spora o ugovornim obvezama, kao što je obveza naknade štete.

46. Sud opravdava ovu karakterizaciju pozivanjem na druga načela sadržana u ustaljenoj sudskoj praksi o posebnoj nadležnosti, prvenstveno načela predvidivosti i procjene rizika.

47. Uz ta dva glavna mjesta izvršenja Sud je utvrdio još jedno mjesto koje bi se također moglo smatrati bitnim za izvršenje ugovora o prijevozu. To je mjesto gdje završava prvi dio putovanja koje se sastoji od dva leta. Na temelju presude Suda u predmetu flightright i dr., ovo mjesto, međutim, ne ispunjava cilj blizine.

## *C. Primjenjivost na multimodalni prijevoz robe*

48. Prema mojem mišljenju, ova se analiza može primijeniti na situacije koje uključuju multimodalni prijevoz robe, kao što je slučaj o kojemu je riječ.

49. Ova situacija razlikuje se od one u zrakoplovnim predmetima kad je riječ o predmetu koji se prevozi i prijevoznog sredstva. Pozabavit ću se tim razlikama redom i objasniti zašto su, ipak, predmeti Rehder i flightright i dr., prema mojem mišljenju, primjenjivi.

*1. Roba naspram putnika*

50. Činjenica da je, u predmetnom slučaju, roba ta koja se prevozi ne mijenja bitno situaciju u odnosu na mjesto polaska. Ta je lokacija još uvijek relevantna za izvršenje ugovora i ima dovoljan stupanj blizine, također u usporedbi s mjestima kroz koja je roba bila prevezena iz Finske u Ujedinjenu Kraljevinu kamionom i brodom.

51. Kao što je istaknuto od strane Suda u predmetu Rehder, kada se putnik ukrca na zrakoplov, relevantne usluge u vezi s ugovorom o zračnom prijevozu putnika su „prijava 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". Zbog ovih razloga mjesta na kojima se zrakoplov može zaustaviti ne mogu biti mjesta na kojima bi sud mogao biti nadležan zbog nedostatka „dovoljne povezanosti s bitnom naravi usluga iz [odnosnog] ugovora [31]".

52. Budući da robu mora otpremiti osoba, bilo pošiljatelj ili jedan od njegovih predstavnika, situacija na mjestu polaska je podjednako presudna da bi roba bila uspješno isporučena.

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

53. Zbog toga se presude o zračnom prijevozu putnika mogu primijeniti na ovaj slučaj. U slučaju prijevoza robe, pošiljatelj ima interes da roba stigne na mjesto odredišta na vrijeme, bez gubitka ili oštećenja. U tu svrhu, pošiljatelj mora poduzeti mjere opreza na mjestu polaska, to jest predati robu u pravo vrijeme i na pravom mjestu te zapakirati, zamotati i osigurati je na odgovarajući način, tako da na putu ne dođe do oštećenja. Nadalje, druga ugovorna strana, cestovni prijevoznik, mora obaviti važan dio usluge dogovorene na mjestu otpreme, to jest preuzeti i adekvatno skladištiti i zaštititi robu od štete.

54. Usto, iako CMR nije relevantan za glavni postupak, važno je napomenuti da se, kao što su to tvrdile švicarska vlada i Komisija, također oslanja na postojanje dovoljno uske povezanosti između prijevoza robe i države koja može biti nadležna. Na temelju članka 31. stavka 1. točke (b) CMR-a, i mjesto polaska i mjesto dolaska samostalne su poveznice[32] na temelju kojih se može dodijeliti međunarodna nadležnost. Usporedivo pravilo o nadležnosti nalazi se u članku 21. stavku 1. točki (c) Konvencije Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem[33].

55. Uredba Rim I na koju se poziva društvo ALS nije izravno relevantna za navedeno pitanje jer se radi o izboru prava. Međutim, pravila o međunarodnom privatnom pravu također pretpostavljaju da postoji uska povezanost. U svrhu određivanja prava primjenjivog na ugovore o prijevozu robe, članak 5. stavak 1. Uredbe Rim I koristi kombinaciju uobičajenog boravišta prijevoznika, „mjesto primitka", „mjesto isporuke" i uobičajeno boravište pošiljatelja. To podupire stajalište da su sva ta mjesta važna pri određivanju postoji li uska povezanost u slučajevima koji uključuju prijevoz robe, gdje je jedno takvo mjesto mjesto otpreme („mjesto primitka").

*2. Multimodalni cestovni/pomorski prijevoz u odnosu na zračni prijevoz*

56. Odluka Suda u predmetu flightright i dr. bavila se značajkom koja je tipična za multimodalni prijevoz, odnosno činjenicom da se roba prevozi u nekoliko odvojenih faza.

57. Te odvojene faze bile su prisutne u predmetu flightright, u kojem je Sud utvrdio da priroda takvog putovanja ne mijenja ključnu poziciju mjesta polaska i odredišta, iako su u predmetu flightright i dr., kao i u konkretnom slučaju, zračni prijevoznik i cestovni prijevoznik koristili podizvođače.

58. Što se tiče multimodalnog prijevoza robe i višedjelnih letova, dva su glavna mjesta na kojima se pružaju usluge međusobno povezana ukrcajnom propusnicom, u slučaju zračnog prijevoza, i ugovorom između otpremnika i cestovnog prijevoznika, u slučaju multimodalnog prijevoza. Svrha koja je temelj takvog ugovora, odnosno premještanje predmeta s jedne definirane lokacije na drugu takvu lokaciju, to jest prevesti ga od točke A do točke B, čini ova dva mjesta dvama krajevima jednog spektra, iako može postojati udaljenost i vrijeme između njih. Svrha ugovora je jednostavno pokriti tu udaljenost. Oba ova mjesta – polazak i odredište – od temeljne su važnosti za ugovor o prijevozu robe i samo zajedno tvore njegove bitne i svojstvene elemente.

59. U ovoj situaciji, gdje se sredstva koja se koriste za prijevoz robe mijenjaju tijekom putovanja, posebno u lukama, činjenica da se roba prevozi u nekoliko različitih faza također je neizbježna karakteristika takvog prijevoza. Smatram, međutim, da čak i činjenica da je bilo potrebno iskrcati tešku i glomaznu robu poput dotične drobilice i prevesti je preko kopna na vlastiti pogon, s opasnošću od gubitka ili oštećenja koja su svojstvena postupku takve vrste (uključujući i mogućnost

32 Članak 31. stavak 1. CMR-a propisuje: „U pravnom postupku koji proizlazi iz prijevoza po ovoj Konvenciji, tužitelj može pokrenuti postupak kod svakog suda države ugovornice […] na čijem je području: […] (b) mjesto na kojem je prijevoznik preuzeo robu ili mjesto predviđeno za isporuku; […]" [neslužbeni prijevod].

33 Potpisana u Hamburgu 31. ožujka 1978., Zbornik ugovora Ujedinjenih naroda, 1992., br. 29215, str. 3. Ova je Konvencija šire poznata pod nazivom „Hamburška pravila". Članak 21. stavak 1. Konvencije propisuje: „U sudskom postupku o prijevozu robe na temelju ove Konvencije, tužitelj može po svojem izboru podnijeti tužbu sudu koji je, u skladu s pravom države gdje se sud nalazi, nadležan i unutar čije sudbenosti se nalazi jedno od sljedećih mjesta: […] (c) luka ukrcaja ili luka iskrcaja; […]" [neslužbeni prijevod].

krađe), ne mijenja situaciju na takav način da daje jednaku važnost mjestima pretovara ili prekrcaja kao mjestu otpreme. Dakle, priznavanje posljednjeg mjesta, zajedno s mjestom odredišta, kao jednog od dvaju „mjesta izvršenja" ne povećava broj dostupnih sudova na način koji daje razlog za zabrinutost u pogledu biranja najpovoljnijeg suda.

60. Štoviše, uobičajena je praksa da se ne spominju mjesta pretovara ili prekrcaja u onakvim ugovorima o kakvima je riječ u glavnom postupku [34]. Element predvidljivosti, koji je Sud naglasio u predmetima Rehder i flightright i dr. i nužnost ograničavanja biranja najpovoljnijeg suda, znači da su mjesta pretovara izvan pojma „mjesta izvršenja" u skladu s drugom alinejom članka 5. stavka 1. točke (b) Uredbe Bruxelles I. Prema sudskoj praksi Suda, mjesto izvršenja mora se zaključiti, što je više moguće, iz odredbi samog ugovora [35].

61. Istaknuta uloga ugovora u određivanju nadležnosti također znači da se manji značaj pridaje činjenici da je drobilica izgubljena u Ujedinjenoj Kraljevini, a ne u Finskoj. U vrijeme kada su stranke zaključile ugovor nije bilo predvidljivo gdje bi se mogao dogoditi problem u izvršenju ugovora. Dakle, iako je jednostavnost pribavljanja dokaza također cilj članka 5. stavka 1. točke b. Uredbe Bruxelles I, nadmašuje ga predvidljivost, što je jedan od stupova [36] njihovih zajedničkih propisa o nadležnosti.

### *3. Međuzaključak*

62. Stoga smatram da razlike između situacija koje se ovdje uspoređuju – prijevoz putnika zrakom s jedne strane i multimodalni prijevoz robe s druge strane – nisu toliko bitne da u glavnom postupku zahtijevaju primjenu pristupa koji se razlikuje od onoga primijenjenog u predmetima Rehder i flightright i dr. Tamo je Sud utvrdio nadležnost na „glavnim mjestima pružanja usluga [37]" jer ona daju dovoljno usku povezanost s materijalnim elementima ovog spora [38]. Za situacije cestovnog i brodskog prijevoza tu usku vezu potvrđuju i drugi pravni sustavi poput CMR-a i Hamburških pravila.

63. Mjesto otpreme i mjesto odredišta su, dakle, „glavna mjesta izvršenja" u skladu s drugom alinejom članka 5. stavka 1. točke (b) Uredbe Bruxelles I, dok, općenito govoreći, mjesta utovara to nisu.

## V. Zaključak

64. S obzirom na gore navedena razmatranja, predlažem da se na pitanje koje je uputio Korkein oikeus (Vrhovni sud, Finska) odgovori na sljedeći način:

Mjesto ili mjesta na kojima se usluga pruža, u smislu druge alineje članka 5. stavka 1. točke (b) Uredbe Vijeća (EZ) br. 44/2001 od 22. prosinca 2000. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima, u predmetu koji uključuje ugovor o prijevozu robe između država članica u kojima se roba prevozi u nekoliko faza i različitim prijevoznim sredstvima, uključuje i mjesto otpreme.

34 Švicarska vlada izjavila je u svojim očitovanjima da je to uobičajena praksa. Sud koji je uputio zahtjev nije iznio pojedinosti o sadržaju ugovora o prijevozu robe niti je pružio Sudu ugovor na uvid. Društvo ALS navelo je da je njegova glavna obveza poduzeti logističke mjere potrebne za prijevoz drobilice iz Porija u Sheffield. Društvo ALS također je u svojim očitovanjima istaknulo da su od 2004. do 2011. godine društva Metso i ALS zaključili 418 ugovora za prijevoz strojeva društva Metso.

35 Vidjeti presudu od 11. ožujka 2010., Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, t. 38.

36 Vidjeti mišljenje nezavisnog odvjetnika M. Bobeka u spojenim predmetima flightright i dr., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2017:787, t. 81.

37 Moje isticanje

38 Vidjeti presudu od 7. ožujka 2018., flightright i dr., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, t. 73.