

Utjecaj izlaska Ujedinjene Kraljevine iz Europske Unije na razvoj zračnog prava

Bungić, Iva

Master's thesis / Diplomski rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:219483>

Rights / Prava: [In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-19**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu
Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

Iva Bungić

Utjecaj izlaska Ujedinjene Kraljevine iz Europske unije na
zračno pravo

Diplomski rad

Mentor: izv. prof. dr. sc. Iva Savić

Zagreb, lipanj 2022.

Izjava o izvornosti

Ja, Iva Bungić, pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključiva autorica diplomskog rada *Utjecaj izlaska Ujedinjene Kraljevine iz Europske Unije na zračno pravo* te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristila drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Iva Bungić

Sažetak

Ovaj rad analizira istupanje Ujedinjene Kraljevine iz Europske Unije i utjecaj tog procesa na zračno pravo i odvijanje zračnog prometa. Osnovni cilj rada bio je utvrditi način na koji je nakon završetka tog procesa uređeno pitanje zračnih sloboda, vlasništva trgovačkih društava kojima je zračni prijevoz primarna djelatnost te ostalih čimbenika koji su od utjecaja na zračni promet.

Postupak izlaska UK iz EU završio je donošenjem Sporazuma o trgovini i suradnji koji predstavlja sveobuhvatnu regulaciju trgovine robe i usluga između te dvije stranke, a što uključuje i uređenje zračnog prometa.

Svojim odredbama Sporazum je ograničio zračne slobode propisujući razmjenu samo četiri zračne slobode između stranaka sporazuma te je postrožio pitanje vlasništva zračnih prijevoznika iz UK. U pogledu komercijalnih operacija najveće promjene nastupile su pri dodjeli slotova gdje UK više nije vezana EU pravilima kao i u pogledu zakupa zrakoplova gdje je ograničena mogućnost zakupa zrakoplova s posadom.

Analizirajući odredbe Sporazuma, ali i ostale propise relevantne za odnos dviju strana, zaključeno je kako je proces izlaska UK iz EU negativno utjecao na odnose u zračnom prometu. Naime, novonastalo uređenje predstavlja korak unatrag u odnosu na liberalizirano tržište Europskog zajedničkog zračnog prostora, kojeg je i UK ranije bila dijelom.

Ključne riječi

Brexit, Ujedinjena Kraljevina, Europska Unija, zračno pravo, Sporazum o trgovini i suradnji, zračne slobode, vlasništvo zračnog prijevoznika, komercijalne operacije, bilateralni sporazum

Summary

This thesis analyzes the withdrawal of the United Kingdom from the European Union and the impact of this process on air transport between the respective territories. The main goal of the paper was to determine the manner in which the issue of air freedoms, airline ownership and other factors that affect air transport were regulated after the completion of this process.

The process of UK's exit from the EU ended with the adoption of the Agreement on Trade and Cooperation, which presents a comprehensive regulation of trade in goods and services between the two parties, of which air traffic regulation is a part.

The Agreement restricted air freedoms by prescribing the existence of only four transport freedoms between the parties and has made the issue of ownership for UK airlines more stringent. In terms of commercial operations, the biggest changes have occurred in the allocation of slots, where the UK is no longer bound by the EU rules, as well as in the lease of aircraft, where the possibility of wet lease is limited. Analyzing the provisions of the Agreement, but also other regulation relevant for the relationship between the two sides, it was concluded that the UK's exit had a negative impact on its relationship with the EU in air transport. The newly created regulation represents a step backwards in relation to the liberalized of the European Common Aviation Area, of which the UK was also once a party.

Key words

Brexit, United Kingdom, European Union, air law, Trade and Cooperation Agreement, air freedoms, airline ownership, commercial operations, bilateral agreement

Sadržaj

1. Uvod.....	1
2. Općenito o Brexitu.....	2
2.1. Pravno uređenje izlaska UK iz EU.....	3
2.1.1. European Union (Withdrawal) Act.....	3
2.1.2. Sporazum o povlačenju.....	4
3. Sporazum o trgovini i suradnji.....	5
3.1. Zračne slobode.....	7
3.1.1. Općenito o zračnim slobodama.....	7
3.1.2. Zračne slobode nakon Brexita.....	12
3.2. Vlasništvo zračnog prijevoznika.....	15
3.2.1. Općenito o vlasništvu zračnog prijevoznika.....	15
3.2.2. Suprotstavljeni interesi država članica EU tijekom pregovora o istupanju.....	16
3.2.3. Pitanje vlasništva nakon Brexita.....	17
3.3. Komercijalne operacije.....	21
3.3.1. Zastupnici zračnih prijevoznika.....	21
3.3.2. Zemaljske usluge.....	21
3.3.3. Zakup zrakoplova.....	22
3.3.4. Dodjela slotova.....	23
4. Ostale važne odredbe Sporazuma o trgovini i suradnji.....	25
4.1. Nediskriminacija.....	25
4.2. Fiskalne odredbe, korisničke naknade, tarife.....	26
4.3. Sigurnost zračnog prometa.....	27
4.4. Zaštita zračnog prometa.....	28

4.5. Odnos s drugim sporazumima te suspenzija i prestanak Glave 1.....	29
5. Utjecaj Brexita na pitanja koja nisu uređena Sporazumom o trgovini i suradnji.....	30
5.1. Prava putnika.....	30
5.2. Pravila tržišnog natjecanja.....	32
5.2.1. Kontrola spajanja.....	33
5.3. Nadležnost Suda Europske unije.....	34
5.4. Mjerodavno pravo.....	36
5.5. Nadležnost sudova u sporovima vezanima za zračno pravo.....	37
6. Zaključak.....	40
Literatura.....	43

1. Uvod

U ovom radu obradit će se utjecaj izlaska Ujedinjene Kraljevine (u nastavku UK) iz Europske Unije (u nastavku EU) na pravno uređenje i odvijanje zračnog prometa. Inspiracija za izradu diplomskog rada proizlazi iz činjenice da je UK prva država članica EU koja je iz nje istupila koristeći se pri tome pravom koje je predviđeno člankom 50. Ugovora o Europskoj uniji. Tijekom svog dugogodišnjeg članstva u EU, UK je, sudjelujući u stvaranju pravne stečevine EU, razvila niz pravnih pravila specifičnih za države članice EU. Jedno od takvih područja je i zračno pravo koje je od iznimnog značenja za trgovinu i promet unutar EU.

Koncept rada sastoji se od uvodnog dijela u kojemu će se prvo obraditi izlazak UK iz EU općenito. Nakon njega spomenut će se nekoliko najvažnijih akata koji su doneseni tijekom i nakon postupka izlaska, s naglaskom na Sporazum o trgovini i suradnji koji je nedavno stupio na snagu. Središnji dio rada zauzima rasprava o najbitnijim dijelovima navedenog Sporazuma s naglaskom na zračne slobode, vlasništvo zračnog prijevoznika te komercijalne operacije. Uz njih, obradit će se i ostale važne odredbe Glave I Sporazuma o trgovini i suradnji poput nediskriminacije, fiskalnih odredbi, sigurnosti i zaštite zračnog prometa i sl. U okviru toga obradit će se i ostala pitanja koja su bitna za funkcioniranje zračnog prometa nakon Brexita, a koja nisu obuhvaćena Sporazumom o trgovini i suradnji. Sam rad će zaključiti generalni pregled izložene problematike i utjecaj Brexita na događanja u zračnom prometu danas.

2. Općenito o Brexitu

Izlazak Ujedinjene Kraljevine iz Europske unije, popularnije zvan „Brexiti“, je politički proces u trajanju od nekoliko godina kojim je UK prestala biti članicom EU.¹ Proces je započeo tijekom mandata bivšeg britanskog premijera Davida Camerona. Na referendumu o izlasku 23. lipnja 2016. godine 51,9% birača glasovalo je za izlazak iz EU dok je 48,1% birača glasovalo za ostanak.² Nakon ostavke premijera Camerona na njegovo mjesto dolazi Theresa May koja 29. ožujka 2017. godine u formalnom pismu tadašnjem predsjedniku Vijeća Europske unije Donaldu Tusku aktivira članak 50. Ugovora o Europskoj uniji koji propisuje kako „svaka država članica može donijeti odluku o povlačenju iz Unije u skladu sa svojim ustavnim odredbama“³. Članak 50. u st. 2. nadalje uređuje kako „država članica koja donese odluku o povlačenju o svojoj namjeri obavješćuje Europsko vijeće“ te da „Unija pregovara i sklapa s tom državom sporazum kojim se utvrđuju aranžmani njezina povlačenja, uzimajući pritom u obzir okvir za njezin budući odnos s Unijom“⁴. Na temelju toga je UK službeno započela dvogodišnji postupak izlaska iz EU. Nakon ekstenzivnih pregovora i nekoliko produljivanja roka za izlazak iz EU, UK je službeno napustila EU 31. siječnja 2020. godine. Tada je započeo prijelazni period tijekom kojeg se UK smatrala dijelom EU na način da se na nju i u njoj i dalje primjenjivalo pravo EU, da je Sud Europske unije zadržao svoju nadležnost te da je bila dio carinske unije i unutrašnjeg tržišta. Međutim, UK nije bila zastupljena u institucijama, agencijama, uredima i drugim tijelima EU poput Europskog Parlamenta i Vijeća odnosno nije

¹ Skraćenica je nastala kombinacijom riječi Britain (Velika Britanija) i exit (izlazak).

² O Becker, Sascha; Fetzer, Thiemo; Novy, Dennis, „Who voted for Brexit? A comprehensive district-level analysis“, *Economic Policy*, Volume 32, Issue 92, Velika Britanija, 2017, str. 611.

³ Ugovor o europskoj uniji (pročišćena verzija), Službeni list Europske Unije, C 202, 7.6.2016, hrvatsko izdanje, str. 13-45, čl.50.

⁴ *Ibid.*

sudjelovala u postupcima donošenja odluka u navedenim tijelima.⁵ Prijelazno razdoblje završilo je 31. prosinca 2020. kada je UK službeno napustila unutarnje tržište EU i carinsku uniju.⁶

2.1. Pravno uređenje izlaska UK iz EU

Tijekom i nakon postupka izlaska UK iz EU doneseno je nekoliko važnih akata koji su od značajnog utjecaja na pravne i ekonomske odnose između dviju navedenih stranaka. U nastavku će se obraditi tri najvažnija, a to su European Union (Withdrawal) Act⁷ iz 2018 kojim je omogućen prekid svih veza UK s EU i prezimanje prava EU u domaće pravo UK, Sporazum o povlačenju⁸ kojim su uređena osnovna pitanja povezana s razdvajanjem, te Sporazum o trgovini i suradnji⁹ koji predstavlja sveobuhvatnu regulaciju trgovine robom i uslugama između EU i UK.

2.1.1. European Union (Withdrawal) Act 2018

Prvi akt donesen u procesu razdvajanja je European Union (Withdrawal) Act 2018 kojim se ukida European Communities Act iz 1972., a koji je bio temelj britanskog članstva u EU. Na

⁵ Međutim, tijekom prijelaznog razdoblja sve institucije, tijela, uredi i agencije Europske unije su i dalje imale ovlasti koje su im ranije dodijeljene na temelju prava Unije s obzirom na UK i fizičke i pravne osobe s boravištem ili sjedištem u UK. Više na https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hr/qanda_20_104 (3.5.2022.).

⁶ Walker, Nigel, „Brexit timeline: events leading to the UK’s exit from the European Union“, House of Commons Library, broj 7960, UK, 2021, str. 84.

⁷ An Act to Repeal the European Communities Act 1972 and make other provision in connection with the withdrawal of the United Kingdom from the EU, UK Public General Acts, 2018 c16.

⁸ Sporazum o povlačenju Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju, Službeni list Europske unije, C 384I, 12. studenoga 2019., hrvatsko izdanje.

⁹ Sporazum o trgovini i suradnji između Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju, s jedne strane, i Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske, s druge strane, Službeni list Europske Unije, L 149, 30.4.2021., hrvatsko izdanje.

temelju Withdrawal Acta 2018 UK je stvorila temelj za prekid svih veza s EU te njihovo isključivanje iz zakonodavnog procesa UK.¹⁰ S druge strane, Akt omogućava kontinuitet primjene prava EU u britanskom sustavu bez čega bi u istom nastale ogromne pravne praznine. Tako akt za domaći pravni sustav stvara novu vrstu prava koje se naziva *retained law* (preuzeto pravo). Ono predstavlja skup prava donesenog u okviru EU institucija koje je konvertirano u domaće pravo UK te domaćeg prava koje se temelji na EU pravu, a koje je bilo na snazi na dan izlaska UK iz EU i na nju se odnosilo.¹¹ Withdrawal Act propisuje da se tu radi o EU pravu koje se izravno primjenjuje na države članice, odnosno o uredbama (eng. *regulations*) i odlukama (eng. *decisions*), ali ne i o direktivama (eng. *directives*) niti o Povelji Europske unije o temeljnim pravima.¹² Uz preuzimanje zakonodavnih akata, u pravni poredak UK preuzima se i praksa Suda Europske unije i opća načela prava EU te se uspostavlja pravilo nadređenosti EU prava domaćem pravu.

Dvije godine kasnije Withdrawal Act 2018 izmijenjen je istoimenim European Withdrawal Actom 2020¹³ kojim je implementiran drugi važan dokument, Sporazum o povlačenju.

2.1.2. Sporazum o povlačenju

Sporazum o povlačenju sklopljen između Europske unije i Ujedinjene Kraljevine (eng. *EU-UK Withdrawal Agreement*) stupio je na snagu 1. veljače 2020. godine. Predstavlja sporazum koji je UK sklopila kao članica EU zbog čega nije zahtijevao

¹⁰ Simson Ciard, Jack; Miller, Vuaghne; Lang Arabella, „European Union (Withdrawal) Bill: breafing papaer“, House of Commons Library, br 8079, UK, 2017, str. 4.

¹¹ Cf. *ibid.*, str. 35.

¹² Eleftheriadis, Pavlos, „Eleven types of post-Brexit EU Law“, Oxford Business Law Blog, 2021, dostupno na <https://www.law.ox.ac.uk/business-law-blog/blog/2021/01/eleven-types-post-brexit-eu-law> (3.5.2022.).

¹³ An Act to implement, and make other provision in connection with, the agreement between the United King.dom and the EU under Article 50(2) of the Treaty on European Union which sets out the arrangements for the United Kingdom's withdrawal from the EU, UK Public General Acts, 2020 c. 1.

ratifikaciju od strane država članica EU. Njime su, između ostalog, uređena osnovna pitanja povezana s istupanjem UK iz EU, prava građana EU i UK (poput prava na boravak, prava radnika, socijalne sigurnosti i sl.), financijski dogovor, te ranije spomenuto prijelazno razdoblje tijekom kojeg se UK smatrala članicom EU, osim u zastupljenosti u institucijama i upravljačkim strukturama EU-a.¹⁴ Bitna karakteristika sporazuma je da uživa primat nad domaćim pravom te da ima izravan učinak, odnosno da stvara prava za pojedince koji se na ta prava mogu pozvati. Sporazum također uređuje i mogućnost sudova UK da u razdoblju od osam godina nakon isteka prijelaznog razdoblja od Suda Europske unije zatraže odluke o prethodnom pitanju u vezi s tumačenjem dijela Sporazuma o povlačenju koji se odnosi upravo na spomenuta prava građana.¹⁵

3. Sporazum o trgovini i suradnji

Najnoviji i najvažniji dokument donesen u procesu izlaska UK iz EU je Sporazum o trgovini i suradnji između Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju, s jedne strane, i Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske, s druge strane (u daljnjem tekstu Sporazum o trgovini i suradnji ili TCA). Sporazum predstavlja sveobuhvatnu regulaciju trgovine robom i uslugama, ali i „povlaštene dogovore u područjima kao što su digitalna trgovina, intelektualno vlasništvo, javna nabava, zrakoplovstvo i cestovni promet, energetika, ribarstvo, koordinacija sustava socijalne sigurnosti, izvršavanje zakonodavstva i pravosudna suradnja u kaznenim stvarima, tematska suradnja i sudjelovanje u programima Unije“¹⁶. Prema tekstu Preambule, Sporazum o

¹⁴ Europska komisija, Pitanja i odgovori o povlačenju Ujedinjene Kraljevine iz Europske unije 31. siječnja 2020., Bruxelles, 2020, dostupno na https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hr/qanda_20_104 (3.5.2022.).

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ Europska komisija, Sporazum o trgovini i suradnji između EU-a i Ujedinjene Kraljevine, zaštita interesa EU-a, osiguravanje poštenog

trgovini i suradnji je sklopljen prepoznajući potrebu da se osigura „otvoreno i sigurno tržište za poduzeća, uključujući mala i srednja poduzeća, te za njihovu robu i usluge uklanjanjem neopravdanih prepreka trgovini i ulaganjima“¹⁷. Za razliku od ranije navedenog Sporazuma o povlačenju, koji je sklopljen dok je UK još bila članica EU, Sporazum o trgovini i suradnji sklopljen je nakon njezinog izlaska. Radi toga on predstavlja međunarodni sporazum koji su stranke morale ratificirati¹⁸ te nema izravan učinak, odnosno ne proizvodi prava za pojedince na koja bi se oni mogli pozvati.¹⁹ Sporazum je podijeljen u dijelove, naslove i glave, a Dio drugi uređuje Trgovinu, prijevoz, ribarstvo i druge aranžmane, dok u Naslovu drugom uređuje Zračni promet (u člancima od 417. do 458). Isti je podijeljen na dvije glave: Glava I. koja uređuje Zračni prijevoz te Glava II. koja uređuje Sigurnost zračnog prometa. S obzirom na takav način uređenja pitanja zračnog prometa, moglo bi se shvatiti da je zračni promet dio područja zajedničke trgovinske politike, te kao takav u isključivoj nadležnosti EU. Takvo stajalište bi bilo u suprotnosti s tumačenjem Suda Europske unije. Naime, u Mišljenju Suda 1/94, „isključiva vanjska nadležnost Zajednice u području prometa ne proizlazi *ipso facto* iz njezine ovlasti donošenja pravila na unutarnjoj razini“²⁰.

Smatramo da je takvo tumačenje Suda EU pravilno. Naime, Ugovorom o funkcioniranju Europske Unije (u nastavku UFEU)²¹ propisana je podjela nadležnosti između EU i njezinih država članica, te je u čl. 4 izričito određeno kako područje prometa

tržišnog natjecanja i nastavak suradnje u područjima od zajedničkog interesa, dostupno na https://ec.europa.eu/info/strategy/relations-non-eu-countries/relations-united-kingdom/eu-uk-trade-and-cooperation-agreement_hr (3.5.2022.).

¹⁷ Sporazum o trgovini i suradnji, Preambula toč. 10.

¹⁸ Ujedinjena Kraljevina je to napravila 30. prosinca 2020, a Europska Unija 29. travnja 2021.

¹⁹ Eleftheriadis, „Eleven types of post-Brexit EU Law“, *loc. cit.*

²⁰ Sud Europske Unije, Mišljenje suda 1/94 od 15. studenoga 1994., ECLI:EU:C:1994:384, paragraf 77

²¹ Ugovor o funkcioniranju Europske unije (pročišćena verzija), Službeni list Europske Unije, C 202, 7.6.2016, hrvatsko izdanje, str. 47-200.

spada u kategoriju podijeljene nadležnosti. Također, članak 207. UFEU, kojim se uređuje način donošenja odluka iz područja zajedničke trgovinske politike, u st. 5 iz svoje primjene isključuje pregovore i sklapanje međunarodnih sporazuma u području prometa²².

Također smatramo da je namjera zakonodavaca prilikom sklapanja Sporazuma o trgovini i suradnji bila omogućiti neometani nastavka odvijanja trgovine robom i uslugama, za koju je od iznimne važnosti zračni promet, a ne namjera da se zračni promet podvede pod isključivu nadležnost EU. Navedeno stajalište podupire i činjenica da sam Sporazum ostavlja mogućnost pojedinim članicama EU da s UK sklapaju bilateralne ugovore u području zračnog prometa, o čemu će se više raspraviti kasnije.

U nastavku rada u glavnom dijelu obradit će se najvažnije odredbe Naslova zračni promet s naglaskom na zračne slobode, vlasništvo zračnog prijevoznika i komercijalne operacije, ali i druge odredbe Sporazuma o trgovini i suradnji koje su od značaja za zračni promet.

3.1. ZRAČNE SLOBODE

3.1.1. Općenito o zračnim slobodama

Zračne slobode su najvažniji skup prava za funkcioniranje zračnog prometa. Njihova važnost naglašena je u činjenici da 80 do 85% prihoda zračnih prijevoznika dolazi upravo od prodaje karata za prijevoz tereta i putnika koji se ne bi mogao nesmetano odvijati bez posjedovanja tih prava.²³ Njihovo

²² Mendes de Leon, Pablo, „The Operation of Traffic Rights in the Post-Brexit Era: A Cost-Benefit Analysis“, *Air & Space Law* 46 (Special Issue), Nizozemska, 2021, str. 15.

²³ Cf. *ibid.*, str. 14.

sistematsko uređenje razvilo se kao posljedica neslaganja država prilikom donošenja Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (tzv. Čikaške konvencije) donesene 1944. Naime, kao dvije suprotstavljene strane našle su se Sjedinjene Američke Države, koje su se zalagale za slobodu zračne plovidbe, potpunu deregulaciju tržišta koja bi omogućila razvitak slobodne konkurencije te pravo njihovih prijevoznika da sami određuju kapacitet i frekvencije na međunarodnim linijama te ostale zemlje koje su se, iz straha od moći i dominacije koju je SAD u tom trenutku imao u globalnom tržištu civilnog zrakoplovstva, nastale kao rezultat slabljenja europskih zračnih flota nakon Prvog svjetskog rata, zalagale za strogo regulirano tržište i jak suverenitet pojedinih država.²⁴ Uslijed navedenog neslaganja odlučeno je kako Čikaška konvencija, koja se danas smatra temeljnim aktom međunarodnog civilnog zrakoplovstva, neće sadržavati odredbe komercijalnih pitanja, tj. odredbe o zračnim slobodama. Iz tog razloga potpisana su dva zasebna sporazuma koji uređuju zračne slobode. Prvi je Sporazum o provožu u međunarodnom linijskom prometu (*International Air Services Transit Agreement - IASTA*) koji uređuje tranzitne slobode; prvu i drugu. Tzv. prva sloboda znači slobodu prelijetanja preko teritorija druge države bez prava slijetanja, dok tzv. druga sloboda znači pravo prelijetanja teritorija druge države s pravom slijetanja isključivo u nekomercijalne svrhe, poput točenja goriva ili obavljanja nužnih popravaka²⁵. Kao i Čikaška konvencija, IASTA također pravi razliku između redovitog (linijskog) i neredovitog (charter) prometa gdje se za neredoviti promet druga sloboda može koristiti bez dozvole, dok se za redoviti

²⁴ Haanappel, Peter P. C., „Bilateral Air Transport Agreements - 1913-1980“, Maryland Journal of International Law, Vol 5, Issue 2, 1980, str. 243.

²⁵ Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626), Third Edition, International Civil Aviation Organization, Quebec, 2018, Part IV, Chapter 2.3.

promet ona mora prethodno ishoditi. Sa 134 države potpisnice²⁶ predstavlja vrlo široko prihvaćeni multilateralni ugovor kojim su se mnoge države obvezale pružiti navedene slobode. Sve države članice EU (osim Litve), države Europskog gospodarskog prostora (osim Lihtenštajna), te Švicarska potpisnice su IASTA-e.

Drugi, slabije prihvaćeni, je Sporazum o međunarodnom zračnom prijevozu (*International Air Transport Agreement - IATA*) koji, uz navedene prvu i drugu, uređuje još tri, komercijalne zračne slobode²⁷, tj. ukupno njih pet.²⁸

Preostale četiri slobode nisu službeno definirane, no u praksi se njihovo tumačenje ustalilo. Tako se šestom smatra pravo prijevoza putnika i prtljage između teritorija dviju stranih država preko teritorija države registracije zrakoplova, dok se sedmom smatra pravo prijevoza putnika i prtljage između teritorija dviju stranih država, od kojih ni jedna nije država registracije zrakoplova. Osmi i deveta sloboda odnose se na slobodu prava prijevoza putnika i prtljage unutar teritorija strane države koja je različita od države registracije zrakoplova (tzv. kabotažu). Dok se deveta sloboda smatra „pravom kabotažom“, osmu karakterizira činjenica da let mora započeti u državi registracije zrakoplova (zbog čega se naziva i „konzekutivna kabotaža“).²⁹

Iako su prvih pet prometnih sloboda sastavni dio IATA sporazuma, zbog iznimno malog broja potpisnica (samo njih 11)³⁰

²⁶ Popis država potpisnica konvencije raspoloživ je na web stranici https://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/transit_en.pdf (3.5.2022.).

²⁷ Treća zračna sloboda predstavlja pravo prijevoza putnika i tereta iz države registracije zrakoplova u drugu državu, četvrta sloboda pravo prijevoza putnika i tereta iz druge države u državu registracije zrakoplova, a peta sloboda pravo prijevoza putnika i tereta između dviju stranih država, pod uvjetom da prijevoz počinje ili završava u državi registracije zrakoplova.

²⁸ Manual on the Regulation of International Air Transport, *op. cit.* (bilj. 25), Part IV, Chapter 2.4.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Popis država potpisnica konvencije raspoloživ je na web stranici https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transport_EN.pdf (3.5.2022.).

za primjenu tih sloboda, odnosno uređivanje odnosa u zračnom prometu između pojedinih zemalja najvažniji dokumenti su bilateralni tj. dvostran sporazumi. Dvostrani sporazumi su oni koji se sklapaju između dvije države te se njima detaljno uređuju sva prava i obveze država stranaka važnih za odvijanje redovitog komercijalnog zračnog prometa. U praksi postoje različiti oblici takvih sporazuma, od manje do više liberalnih, no tijekom vremena se u praksi ustalilo nekoliko standardiziranih modela³¹.

Prvi takav nastao je kao bilateralni Sporazum između vlade Ujedinjene Kraljevine i vlade Sjedinjenih Država koji se odnosi na zračne usluge između njihovih teritorija iz 1946. godine, poznatiji pod nazivom Prvi Bermudski sporazum. Isti je nastao kao kompromis stranaka nakon nesuglasja prilikom donošenja Čikaške konvencije, a koji je kasnije poslužio kao model za mnoge dvostrane sporazume. Za razliku od tada postojećih bilateralnih i multilateralnih sporazuma, Bermudski sporazum definirao je posebne rute na kojima bi mogli letjeti prijevoznici svake potpisnice s pravom preuzimanja ili pražnjenja međunarodnog prometa na bilo kojem mjestu duž utvrđenih ruta, koje su uključivale i mnoge zemlje koje su bile britanske kolonije u vrijeme potpisivanja sporazuma (poput Hong Konga, Singapura i Indije). Pitanje kapaciteta uređeno je na temelju načela poštene i jednake mogućnosti svih prijevoznika da djeluju na utvrđenim rutama dok je cijena karata određivana od strane regulatornih ovlasti u svakoj zemlji ili od strane Međunarodne udruge za zračni prijevoz³². Godine 1977. donesen je Drugi bermudski sporazum koji je sadržavao prethodno utvrđivanje kapaciteta, odnosno kontrolu od strane druge države te dogovor kako na svim rutama smije letjeti samo po jedan prijevoznik od svake ugovorne stranke.

³¹ Savić, Iva, Utjecaj sporazuma o zračnom prometu između Europske unije i trećih država na razvoj međunarodnog zračnog prava : doktorski rad, Zagreb, 2014., str 21-23.

³² Haanappel, Peter P. C., *op. cit* (bilj. 24), str. 250

Zbog takvog uređenja Drugi bermudski sporazum u praksi nije bio toliko korišten kao njegova prehodna verzija³³.

U novije vrijeme, kao glavni model za dvostrane ugovore, ustalili su se *open skies* sporazumi, liberalizirani sporazumi koji su se razvili pod utjecajem zračne politike SAD-a. *Open skies* sporazumi temelje se na tome da države nemaju mogućnosti jednostrano ograničavati kapacitete niti mogućnosti da domaćim prijevoznicima osiguraju više prometa, kao ni mogućnost miješanja u pitanje ruta i cijena³⁴. Danas SAD imaju 120 sklopljenih sporazuma koji se temelje na *open skies* modelu³⁵, a nakon donošenja presuda Suda Europske Unije 2007. s EU i svim njenim državama članicama SAD su sklopile i multilateralni sporazum temeljen na navedenom modelu.³⁶

Uz bilateralne sporazume postoje i regionalni i mnogostrani sporazumi. Jedan takav, koji se po svojoj naravi razlikuje od drugih, je Sporazum o europskom zajedničkom zračnom prostoru (eng. *European Common Aviation Area - ECAA*)³⁷. Potpisale su ga Europska unija, sve njene države članice te Albanija, Bosna i Hercegovina, Hrvatska (koja tada još nije bila članica EU), Island, Crna Gora, Sjeverna Makedonija, Norveška, Srbija i Kosovo. Prema čl. 1 Europski zajednički zračni prostor temelji se na „slobodnom pristupu tržištu, slobodi osnivanja, jednakim uvjetima tržišnog nadmetanja te zajedničkim propisima,

³³ Više Savić, op. cit. (bilj. 31), str 28.

³⁴ Open Skies Partnerships: Expanding the Benefits of Freer Commercial Aviation, U.S. Department of State, Bureau of Public Affairs, 2016, dostupno na <https://2009-2017.state.gov/r/pa/pl/262022.htm> (3.5.2022.).

³⁵ Open Skies Partners, U.S. Department of State, Bureau of Economic and Business Affairs, 2016, dostupno na <https://2009-2017.state.gov/e/eb/rls/othr/ata/114805.htm> (3.5.2022.).

³⁶ Drugi takav sporazum je potpisan između SAD-a, Novog Zelanda, Singapura, Bruneja, Čilea, Samoe, Tonge i Mongolije. Više na <https://2009-2017.state.gov/e/eb/tra/ata/index.htm> (3.5.2022.).

³⁷ Mnegostrani sporazum između Europske zajednice i njenih država članica, Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslavenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunjske, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih naroda na Kosovu o uspostavi Europskog zajedničkog zračnog prostora, Službeni list Europske Unije, L 285/3, 16.10.2006., hrvatsko izdanje, str. 35-78 (skraćeno Sporazum o europskom zajedničkom prostoru).

uključujući propise s područja zrakoplovne sigurnosti, zaštite, upravljanja zračnim prometom, društvene usklađenosti i područja okoliša³⁸". Sporazum karakteriziraju pravila zabrane diskriminacije na temelju nacionalnosti, sloboda poslovnog nastana te jednakost svih državljana i pravnih osoba bez obzira na pravo vlasništva na području ECAA³⁹. Posebnost ECAA proizlazi i iz činjenica da se na temelju njega sav promet koji se odvija na prostoru država članica ECAA smatra domaćim zračnim prometom, što omogućava zračnim prijevoznicima koji se nalaze u vlasništvu i čije je sjedište u jednoj državi potpisnici da obavljaju unutrašnji promet (kabotažu) u bilo kojoj drugoj državi potpisnici bez obveze sklapanja bilateralnih sporazuma između pojedinih država.⁴⁰

3.1.2. Zračne slobode nakon Brexita

Tijekom pregovora o istupanju UK iz Eu prvi sporazumi sklopljeni prilikom ugovaranja tzv. „no deal“ izlaska nisu spominjali zračni promet. To se u Sporazumu o trgovini i suradnji promijenilo jer je u veljači 2020. Vijeće Europske unije dalo strankama pregovaračke smjernice navodeći kako bi novi sporazum trebao sveobuhvatno urediti odnose u zračnom prometu između stranaka te kako bi prilikom ugovaranja istog kao model trebali poslužiti uobičajeni dvostrani zračni sporazumi koje EU sklapa s trećim državama.⁴¹ Naglasak je također stavljen na pravila unutarnjeg tržišta i pravednu utakmicu, nediskriminaciju, zračnu sigurnost i sl. dok se za prava prometovanja ističe njihova važnost, no u obzir uzima činjenica da UK ne može uživati jednaka prava kao države

³⁸ Sporazum o europskom zajedničkom prostoru, čl. 1.

³⁹ Savić, *op. cit.* (bilj. 31), str. 100.

⁴⁰ Više Savić, Iva; Kapetanović, Ana, *Reaching for the European sky*, PPP god. 50, 165, 2011, str. 195 - 216.

⁴¹ Prilog odluci Vijeća o odobravanju otvaranja pregovora s Ujedinjenom Kraljevinom Velike Britanije i Sjeverne Irske o novom sporazumu o partnerstvu, Glavno tajništvo Vijeća Europske Unije, 5870/20 ADD 1 REV 3, Bruxelles, 2020 str. 18-19.

članice EU.⁴²

Sporazum o trgovini i suradnji sadrži odredbe kojima se ugovaraju prve četiri zračne slobode. Iako se u samom tekstu ne koriste izrazi „zračne slobode“, iz njega se da iščitati kako se radi upravo o tim slobodama. Tako Sporazum u članku 419. govori o „pravima prometovanja“ te u stavku 1. propisuje kako svaka stranka dodjeljuje drugoj stranci, za zračne prijevoznike registrirane u drugoj stranci, „pravo letenja preko njezina područja bez slijetanja“ (prvu slobodu) te „pravo zaustavljanja na njezinu području u neprometne svrhe“ (drugu slobodu)⁴³. Kako je navedeno, UK i sve članice EU osim Litve potpisnice su IASTA-e koja propisuje prve dvije slobode, što znači da TCA nema utjecaja na njihovu primjenu, nego ju samo dodatno potvrđuje.⁴⁴ Uz to u stavku 2. i 3. istog članka Sporazum propisuje treću i četvrtu slobodu navodeći pravo UK i EU da se njihovi zračni prijevoznici zaustavljaju na području druge strane „radi pružanja usluga linijskog i povremenog zračnog prijevoza između bilo kojih točaka na državnom području Ujedinjene Kraljevine i bilo kojih točaka na području Unije“⁴⁵.

Osim sloboda koje su izričito dozvoljene, TCA ne propisuje primjenu ostalih sloboda, no ostavlja prostora strankama sporazuma da budućim bilateralnim sporazumima međusobno dodijele prava da se njihovi zračni prijevoznici „zaustavljaju na državnom području određene države članice radi pružanja usluga linijskog i povremenog, isključivo teretnog zračnog prijevoza između točaka na državnom području te države i točaka u trećoj zemlji, kao dio usluge čije se polazište ili odredište nalaze na državnom neke od tih država“⁴⁶ (peta sloboda).

⁴² *Ibid.*

⁴³ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 419, st. 1.

⁴⁴ Mendes de Leon, *op. cit.* (bilj.22), str. 16.

⁴⁵ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 419, st. 2-3.

⁴⁶ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 419, st. 4.

Na osnovu tih odredbi UK ima mogućnost sklopiti bilateralne ugovore s pojedinim državama članicama EU i ugovoriti tu petu slobodu. Njihovo sklapanje mora biti u skladu s odredbama samog Sporazuma, a ukoliko Europska Komisija utvrdi da ti bilateralni sporazumi nisu skopljani u skladu s njima, može pokrenuti postupak zbog povrede prava.⁴⁷

Oni sporazumi koji ne moraju biti u skladu s odredbama Sporazuma su bilateralni ugovori koje UK sklopi s trećim državama, kao što je to učinila s npr. SAD-om (koji je stupio na snagu 25. ožujka 2021). Isti uključuje sve bitne elemente modela „open skies” sporazuma poput neograničenog kapaciteta i učestalosti, otvorene rute, mogućnost „code-sharing-a” i tržišno određene cijene te utvrđenu sedmu slobodu prometovanja za kargo prijevoz.⁴⁸

TCA nadalje izričito zabranjuje kabotažu, tj. navodi kako nijedna stranka nema pravo obavljati isključivi unutarnji zračni promet na području druge stranke, odnosno na „državnom području druge države ukrcavati putnike, prtljagu, teret ili poštu koji se prevoze za naknadu i s odredištem u nekoj drugoj točki na državnom području te države”⁴⁹. Takvo uređenje javlja se kao posljedica činjenice da UK, uz to što više nije članica EU, također nije članica niti Europskog zajedničkog zračnog prostora (ECAA). Kako bi izbjegli navedenu zabranu zračni prijevoznici iz UK osnivaju svoje podružnice na teritoriju države članice EU. Jedan takav primjer je britanski prijevoznik EasyJet koji je svoju podružnicu EasyJet Europe Airline GmbH osnovao sa sjedištem u Austriji te na taj način izbjegao navedenu zabranu.⁵⁰ Slično su napravili i određeni

⁴⁷ Loxton, Christopher, „The impact of the EU-UK Trade and Cooperation Agreement on aviation - Part 1”, 3 Hare Court Travel & Aviation Quarterly, Issue 3, 2021, str 4.

⁴⁸ U.S. Department of State, Office of the Spokesperson, Entry Into Force of U.S.-UK Civil Air Transport Agreement, 2021, dostupno na <https://www.state.gov/entry-into-force-of-u-s-uk-civil-air-transport-agreement/> (3.5.2022.).

⁴⁹ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 419, st. 7-8.

⁵⁰ Moher, Robert; Phippard, Simon, „Brexit: aviation and travel regulation”, Bird&Bird, 2021, dostupno na

prijevoznici iz EU poput mađarskog prijevoznika Wizz Air koji je u Velikoj Britaniji osnovao svoju podružnicu Wizz Air UK Ltd. te ishodio operativnu dozvolu Agencije za civilno zrakoplovstvo Velike Britanije (UK CAA).⁵¹

Kako bi osigurao poštene i jednake mogućnosti zračnih prijevoznika da se natječu u ostvarivanju prava, TCA nadalje navodi kako je jednostrano ograničavanje opsega prometa, kapaciteta, učestalosti, redovitosti, usmjeravanja, polazišta ili odredišta usluga zračnog prijevoza dozvoljeno isključivo zbog „carinskih, tehničkih ili operativnih razloga odnosno razloga upravljanja zračnim prometom, sigurnosti, zaštite okoliša ili zdravlja, na nediskriminirajući način“⁵². Uz to, u čl. 427. propisuje se dužnost stranaka da otklone svu diskriminaciju koja bi mogla negativno utjecati na navedena prava.⁵³

Kako bi pojedini prijevoznik mogao ostvariti navedena prava isti mora pridobiti za to predviđene dozvole koje izdaju nadležna zrakoplovna tijela, a uvjet za njihovo priznavanje odnosno ishoda je da je zračni prijevoznik u vlasništvu države stranke Sporazuma.

3.2. VLASNIŠTVO ZRAČNOG PRIJEVOZNIKA

3.2.1. Općenito o vlasništvu zračnog prijevoznika

Vlasništvo zračnog prijevoznika bitna je stavka za izdavanje operativnog odobrenje za obavljanje usluga zračnog prijevoza. Prije nego je istupila iz EU, UK je kao njena članica na

<https://www.twobirds.com/en/insights/2021/uk/brexit-aviation-and-travel-regulation> (3.5.2022.).

⁵¹ Lawson QC, Robert et al., „Brexit - will the flying public notice any meaningful difference?“, Clyde&Co, 2021, dostupno na <https://www.clydeco.com/en/insights/2021/01/brexit-will-the-flying-public-notice-any-meaningfu> (3.5.2022.).

⁵² Sporazum o trgovini i suradnji, čl.419, st. 6.

⁵³ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 427, st. 1.

pitanje vlasništva zračnog prijevoznika primjenjivala Uredbu (EZ) br. 1008/2008⁵⁴. Prema čl. 4 navedene uredbe, nadležno tijelo države članice izdaje operativnu licenciju, između ostalog, pod uvjetom da se njegovo glavno poslovno sjedište nalazi u toj državi članici, da poduzeće posjeduje valjanu svjedodžbu o sposobnosti (eng. *air operator certificate - AOC*), te da je više od 50 % poduzeća u vlasništvu države članice i/ili državljana države članice EU i da ga učinkovito nadziru.⁵⁵

3.2.2. Suprotstavljeni interesi država članica EU tijekom pregovora o istupanju

Tijekom pregovora u postupku istupanja između EU i UK, kao oprečne strane javile su se dvije grupe država. Na jednoj strani našle su se Njemačka i Francuska koje su se zalagale za strogu kontrolu vlasništva zračnog prijevoznika kakva je uobičajena za pravo EU (v. *supra*), dok su se na drugoj strani uz UK našle Španjolska, Irska i Mađarska, koje su se, navodeći brigu za niskobudžetne zračne prijevoznike poput Ryanaira i Wizz Aira, zalagale za popuštanje navedenih pravila.

Takva stajališta bila su očekivana s obzirom na zračne prijevoznike čija se sjedišta nalaze u navedenim državama. Naime, španjolski prijevoznici Iberia i Vueling te irski Aer Lingus dio su *International Airlines Group (IAG)*, najveće grupacije zračnih prijevoznika čiji je dio i britanski prijevoznik British Airways. U njihovom interesu bilo je da se pravila o vlasništvu popuste s obzirom da British Airways ima sjedište u UK, a da 25,1% vlasništva IAG grupacije ima država Katar što bi značilo da bi, ukoliko ne dođe do kompromisnog uređenja pravila vlasništva, grupaciji prijetila mogućnost da

⁵⁴ Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog Parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici, Službeni list Europske unije, 2008/L 293, Posebno izdanje 2013., poglavlje 7, svezak 008, str. 164-181 (u daljnjem tekstu Uredba (EZ) br.1008/2008).

⁵⁵ Uredba (EZ) br. 1008/2008, čl. 4.

struktura vlasništva ne bude u skladu s EU pravilima.

S druge strane, prijevoznicima poput francuskog Air France i njemačke Lufthanse odgovaralo je uređenje pitanja vlasništva kakvo je do tada bilo postavljeno u EU jer bi im to davalo veliku tržišnu prednost ukoliko bi IAG grupacija bila prisiljena izdvojiti British Airways iz vlastite strukture ili mijenjati samu strukturu vlasništva kako bi ona bila u skladu s navedenim pravilima.⁵⁶

3.2.3. Pitanje vlasništva nakon Brexita

Sustav vlasništva nakon Brexita uređen je samim Sporazumom o trgovini i suradnji. U čl. 422. Sporazum propisuje uvjete koji moraju biti ostvareni kako bi prijevoznik mogao ishoditi operativne licencije. Sporazum pravi razliku između zračnog prijevoznika iz UK te iz država članica EU, kao i razliku između dozvola koje su prijevoznici iz UK ishodili prije isteka prijelaznog razdoblja (31. prosinca 2020.) i onih koje će biti izdane nakon toga.

Za prijevoznike iz EU uvjet za dobivanje dozvola jest da je zračni prijevoznik u izravnom ili većinskom vlasništvu te pod stvarnom kontrolom jedne ili više država članica EU, drugih država članica Europskoga gospodarskog prostora, Švicarske i/ili njihovih državljana; da ima glavno mjesto poslovanja na području EU i valjanu operativnu licenciju u skladu s pravom EU te da posjeduje svjedodžbu o sposobnosti koju je izdalo nadležno tijelo države članice ili tijelo EU u njegovo ime.⁵⁷ U praksi to znači da za prijevoznike iz EU uvjeti ostaju isti, odnosno u skladu su s uvjetima koji su propisani ranije navedenom Uredbom EZ br. 1008/2008.

S druge strane, prijevoznici iz UK se mogu naći u dvije

⁵⁶ Peters, Luke, Could IAG Be Forced To Dump BA Because Of Brexit?, 2022, dostupno na <https://simpleflying.com/could-iag-be-forced-to-dump-ba-because-of-brexit/> (3.5.2022.).

⁵⁷ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 422, st. 1, toč b.

situacije. Ukoliko zračni prijevoznik želi ishoditi novu dozvolu uvjeti za to su da je zračni prijevoznik u izravnom ili većinskom vlasništvu te pod stvarnom kontrolom UK i/ili njezinih državljana (odnosno za razliku od prijevoznika iz EU, ne može biti u vlasništvu i pod kontrolom država članica Europskog gospodarskog prostora, Švicarske i/ili njihovih državljana).⁵⁸ Uz to zračni prijevoznik mora imati glavno mjesto poslovanja na državnom području UK i operativnu licenciju u skladu s pravom UK te posjedovati svjedodžbu o sposobnosti koju je izdalo nadležno tijelo UK. U slučaju da je na dan isteka prijelaznog razdoblja zračni prijevoznik iz UK već imao valjanu operativnu licenciju u skladu s pravom EU, odnosno da se radi o priznavanju njene valjanosti, uz poštivanje uvjeta o glavnom mjestu poslovanja i posjedovanju svjedodžbe o sposobnosti, zračni prijevoznik može biti u izravnom ili većinskom vlasništvu te pod stvarnom kontrolom jedne ili više država članica Unije, drugih država članica Europskoga gospodarskog prostora, Švicarske i/ili njihovih državljana, samostalno ili zajedno s Ujedinjenom Kraljevinom i/ili njezinim državljanima.⁵⁹

Za razliku od prijevoznika iz država članica EU, kojima je uvjet većinskog vlasništva propisan Uredbom 1008/2008, domaći pravni sustav UK nije propisao da zračni prijevoznik mora biti u određenom postotku u vlasništvu UK ili njenih državljana kako bi se smatrao zračnim prijevoznikom za dobivanje operativne licencije od strane UK CAA.⁶⁰

Naime, prilikom preuzimanja Uredbe 1008/2008 u domaće pravo UK putem *The Operation of Air Services Regulation* brisana je odredba članka 4., točka (f) koja je određivala minimalni postotak vlasništva zračnog prijevoznika⁶¹. Takvo uređenje bi

⁵⁸ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 422, st. 1, toč a.

⁵⁹ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 422, st. 2.

⁶⁰ Loxton, *op. cit.* (bilj. 47), str 5.

⁶¹ Operation of Air Services (Amendment etc.) (EU Exit) Regulations 2018, SI 2018/1392, Schedule 2, para 6(d).

se moglo opravdati namjerom UK zakonodavca da u budućnosti iskoristi pravo predviđeno čl. 425 Sporazuma o trgovini i suradnji koji predviđa mogućnost recipročne liberalizacije vlasništva i kontrole nad zračnim prijevoznicima stranaka u roku od 12 mjeseci od stupanja Sporazuma na snagu.⁶²

Britanski prijevoznici sada imaju dvije mogućnosti: prva mogućnost je da se pridržavaju svih uvjeta propisanih u Sporazumu o trgovini i suradnji, na temelju kojih mogu koristiti zračne slobode i tako obavljati promet koji je Sporazumom dopušten, ili imaju drugu mogućnost da, ukoliko ne ispunjavanju propisane uvjete, ne ishode dozvolu, nego nastave prometovati kao prijevoznici trećih država što bi za njih značilo da imaju isključivo pravo obavljanja zračnog prijevoza unutar prve dvije zračne slobode (jer su one uređene ranije navedenim IASTA sporazumom) što im ne omogućava pružanje komercijalnih usluga.

Kako bi zadovoljili uvjete postavljene od strane TCA, zračni prijevoznici iz UK se koriste s dvije glavne metode: prvo, osnivaju podružnice u državama članicama EU, kako bi zadovoljili uvjet o glavnom mjestu poslovanja, ili drugo, mijenjaju mogućnost donošenja odluka u upravama svojih društava na način da onim vlasnicima udjela koji nisu iz EU oduzimaju pravo prisustvovanja, raspravljanja ili glasnja na glavnoj skupštini dioničara.⁶³

Iako većina zračnih prijevoznika smatra da su takve promjene u strukturi dovoljne da bi bile u skladu s uvjetima postavljenima u Sporazumu, HSBC banka smatra da one nisu, s čijim se mišljenjem slažemo⁶⁴. Naime, usprkos tome što je

⁶² Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 425.

⁶³ Haroon, Aleena, Ryanair, easyJet to suspend UK shareholders' voting rights after Brexit, 2020, dostupno na <https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/news-insights/latest-news-headlines/ryanair-easyjet-to-suspend-uk-shareholders-voting-rights-after-brexit-61909249> (3.5.2022.)

⁶⁴ Post-Brexit airline ownership uncertainty is a "real issue" - HSBC, 2022, dostupno na <https://www.wearefinn.com/topics/posts/post-brexit-airline-ownership-uncertainty-is-a-real-issue-hsbc/> (3.5.2022)

dioničarima koji nisu u EU oduzeto pravo glasa, oni nisu bili prisiljeni prodati svoje vlasničke udjele, te su na taj način i dalje dio vlasničke strukture društava zračnih prijevoznika, zbog čega navedeni prijevoznici ne ispunjavaju uvjete postavljene u Sporazumu. Također smatramo da će ovo pitanje biti mogući izvor daljnjih nesuglasica između UK i EU, ali i između pojedinih država članica EU koje zastupaju različite interese.

Sporazum propisuje i negativne pretpostavke, odnosno zapreke za prihvatanje operativnog odobrenja te uvjete pod kojima se ono opoziva, suspendira ili ograničava. Glavni razlozi za odbijanje su neispunjenje uvjeta za izdavanje potvrde propisanih Sporazumom (vlasništvo prijevoznika, glavno mjesto poslovanja ili postojanje operativnih licencijskih), nepridržavanje zakona i drugih propisa pojedine države stranke (čija je obveza poštivanja propisana člankom 426. Sporazuma) te „ako su takve mjere potrebne radi sprečavanja, zaštite od širenja bolesti ili kontrole njezinog širenja ili kako bi se na neki drugi način zaštitilo javno zdravlje“⁶⁵.

Stranka ne može jednostrano odlučiti o odbijanju zahtjeva, nego ukoliko postoji sumnja da se stranka koja zahtijeva dozvolu nalazi u nekoj od nedozvoljenih situacija, svoju namjeru odbijanja i razloge na kojima se ono temelji mora u pisanoj obavijesti dostaviti protivnoj stranci te zahtijevati savjetovanje koje mora započeti najkasnije 30 dana od kada je protivna stranka primila zahtjev za savjetovanje. Ukoliko se u roku 30 dana (ili drugom dogovorenom roku) ne postigne sporazum, stranka ima temelj za odbijanje zahtjeva, no ukoliko se poduzmu korektivne mjere, stranka može pokrenuti arbitražu. Također se kao sredstvo zaštite mogu naložiti odnosno poduzeti hitne mjere.⁶⁶

⁶⁵ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 424, st. 1-2.

⁶⁶ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 424, st. 3-5.

3.3. KOMERCIJALNE OPERACIJE

Radi realizacije rješenja predviđenih Sporazumom, isti također uređuje i provođenje komercijalnih operacije na području država stranaka. U nastavku će se obraditi najvažnije od njih: pitanja zastupnika zračnih prijevoznika, zemaljskih usluga, zakupa zrakoplova i dodjele slotova.

3.3.1. Zastupnici zračnih prijevoznika

Za zastupnike zračnih prijevoznika se bez ograničenja ili diskriminacije dopušta uspostavljanje ureda, objekata, opreme i sustava zračnih prijevoznika jedne stranke na području druge koji su potrebni za pružanje usluga (jedina ograničenja se mogu temeljiti na raspoloživosti prostora) te se dopušta zadržavanje rukovodećeg, prodajnog, tehničkog, operativnog i drugog stručnog osoblja koje zračni prijevoznik opravdano smatra potrebnim za pružanje usluga.⁶⁷

3.3.2. Zemaljske usluge

U pogledu zemaljskih usluga (tzv. *ground handling*, GH), „svaka stranka zračnim prijevoznicima druge države stranke dopušta samostalno obavljanje usluga na njezinu području bez drugih ograničenja“ (osim zbog razloga sigurnosti, zaštite i onih koji proizlaze iz fizičkih ili operativnih ograničenja) te stranke ne smiju nametati zračnim prijevoznicima niti su oni obvezni prihvatiti njihov izbor jednog ili više pružatelja zemaljskih usluga među onima koji su prisutni na tržištu.⁶⁸

⁶⁷ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 429, st. 2.

⁶⁸ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 429, st. 3.

3.3.3. Zakup zrakoplova

Zakup zrakoplova je do sada bio uređen Uredbom EZ br. 1008/2008. Na temelju nje zračni prijevoznici iz EU mogu na raspolaganju imati jedan ili više zrakoplova na temelju ugovora o zakupu zrakoplova s posadom (tzv. *wet leasing*) ili bez nje (tzv. *dry leasing*) te su zračni prijevoznici iz EU slobodni obavljati zračni prijevoz zrakoplovima registriranim unutar Zajednice, koji su unajmljeni s posadom, osim ako bi to dovelo do ugrožavanja sigurnosti.⁶⁹ Za razliku od toga, zračni prijevoznik koji vrši zakup zrakoplova s posadom i koji je neko drugo poduzeće registriralo u trećoj zemlji, mora dobiti prethodno odobrenje za obavljanje djelatnosti od nadležnog tijela za izdavanje dopuštenja, a uvjeti za odobrenje takvog zakupa su izvanredne potrebe (u kom slučaju se odobrenje izdaje za razdoblje do najviše sedam mjeseci, uz mogućnost obnove za još sedam mjeseci), radi povećanih sezonskih kapaciteta koje nije moguće razumno pokriti zakupom zrakoplova registriranog u EU, te radi savladavanja operativnih poteškoća, a zrakoplov registriran u EU nije moguće ili razumno zakupiti (u kom slučaju je odobrenje ograničeno na razdoblje potrebno za svladavanje teškoća).⁷⁰ Uz to, nadležno tijelo može odbiti izdavanje odobrenja ako ne postoji uzajamnost u vezi sa zakupom zrakoplova s posadom između dotične države članice ili EU i treće zemlje u kojoj je registriran zrakoplov unajmljen s posadom.

Nakon izlaska iz EU, UK je nastavila primjenjivati Uredbu 1008/2008 kao dio svog unutarnjeg prava, te iako je EU „treća država“ za UK, zadržava se presumpcija da je zrakoplov registriran u članici EU dovoljno siguran za „*wet lease*“ da se ne zahtijeva prethodno odobrenje, uz mogućnost zabrane takvog

⁶⁹ Uredba (EZ) br.1008/2008, čl. 13.

⁷⁰ *Ibid.*

zakupa ukoliko je sigurnost ugrožena.⁷¹

Sam Sporazum o trgovini i suradnji utvrđuje određene razlike, odnosno oblike zakupa koji su dopušteni. Zračni prijevoznici bilo koje stranke imaju pravo pružati usluge zračnog prijevoza zrakoplovom zakupljenim bez posade od bilo kojeg zakupodavca (*dry lease*). U slučaju zračnih prijevoznika iz UK usluge se mogu pružati zrakoplovom zakupljenim s posadom od drugih zračnih prijevoznika bilo koje stranke (*wet lease*), a u slučaju zračnih prijevoznika iz Unije, zrakoplovom zakupljenim s posadom od drugih zračnih prijevoznika iz Unije (ne i iz UK).⁷² Ukoliko zračni prijevoznik pruža usluge zrakoplovom zakupljenim s posadom od zračnih prijevoznika drugih od ranije navedenih, dakle trećih država, takav zakup mora biti „opravdan na temelju izvanrednih potreba, potreba u pogledu sezonskih kapaciteta ili operativnih poteškoća zakupnika“ te ne smije trajati „dulje nego što je nužno za ispunjenje tih potreba ili prevladavanje tih poteškoća“⁷³.

3.3.4. Dodjela slotova

Sustav dodjele slotova do sada je bio uređen Uredbom Vijeća (EEZ) br. 95/93⁷⁴. Prema njoj, raspoložive kapacitete zračne luke za raspodjelu slotova određuju nadležna tijela dva puta godišnje u skladu s dvije sezone (zima i ljeto), te se kao opće načelo u pogledu dodjele slotova uređuje kako zračni prijevoznik koji obavlja letove u određenim serijama slotova barem 80 % vremena tijekom ljetnog ili zimskog razdoblja reda letenja ima pravo na iste serije slotova u odgovarajućem razdoblju reda letenja sljedeće godine. Tako se serije slotova

⁷¹ Moher, Robert; Phippard, Simon, Brexit: aviation and travel regulation, *loc.cit.*

⁷² Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 429, st. 7., toč. a) i-iii.

⁷³ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 429, st. 7., toč. a) iv.

⁷⁴ Uredba Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice, Službeni list Europske unije, 1993/L 014, posebno izdanje 2013., poglavlje 7, svezak 018, str. 5-10,

koje neki zračni prijevoznik ne iskoristi u dovoljnoj mjeri vraćaju natrag u pričuvu slotova na ponovnu dodjelu (tzv. pravilo 80/20 ili pravilo „ili uzmi ili ostavi“).⁷⁵ Uredba je tijekom godina mijenjana nekoliko puta kako zračni prijevoznici ne bi, zbog određenih političkih i ekonomskih zbivanja koje su u određenom razdoblju utjecale na zračni promet, izgubili pravo na dodijeljene slotove. Tako su izmjene uslijedile nakon terorističkog napada na Svjetski trgovački centar 2001., ratnih događanja u Iraku i izbijanja epidemije SARS, svjetske gospodarske i financijske krize 2008. godine, a najnovije promjene rezultat su pandemije COVID-19, radi koje je stopa iskorištenosti slotova postavljena na 50%.⁷⁶ U trenutku pisanja ovog rada stopa obveze iskorištenosti slotova postavljena je na 64%.⁷⁷

Prije nego je istupila iz EU, UK je u svoj pravni sustav transponirala Uredbu EEZ br. 95/93 putem *Airport Slot Allocation Regulations 2006*, a uz to primjenjuje i *Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG)*, pravila o dodjeli slotova odnesene od strane Međunarodne udruge za zračni prijevoz (IATA).⁷⁸

Sam Sporazum ne uređuje detaljno pitanje dodjele slotova, odnosno navodi samo kako se „smjernice i postupci za dodjelu slotova u zračnim lukama na njezinu području primjenjuju na transparentan, učinkovit, nediskriminirajući i pravodoban način“.⁷⁹

Kako UK više nije vezana za odluke o stopama obveze iskorištenosti slotova koje donese EU, ovlaštena je donositi vlastite odluke, odnosno uređivati stopu drugačije od toga

⁷⁵ Uredba Vijeća (EEZ) br. 95/93, čl. 10.

⁷⁶ Dodjela slotova u zračnim lukama EU-a, dostupno na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:l24085&from=EN> (3.5.2022.).

⁷⁷ Aviation: slot relief rules for airlines extended, Directorate-General for Mobility and Transport, 2021, dostupno na https://transport.ec.europa.eu/news/aviation-slot-relief-rules-airlines-extended-2021-12-15_en (3.5.2022.).

⁷⁸ Loxton, *op. cit.* (bilj. 47), str 10.

⁷⁹ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 429, st. 4.

kako je uređena u EU. Tu ovlast UK je iskoristila za ljetnu sezonu 2022. te je stopu postavila na 70%.⁸⁰

4. Ostale važne odredbe Sporazuma o trgovini i suradnji

Osim odredbi o zračnim slobodama i vlasništvu zračnog prijevoznika Sporazum u sljedećih nekoliko članaka navodi ostale odredbe bitne za zračni promet od kojih će se u daljnjem radu obraditi nekoliko najvažnijih: nediskriminacija, fiksalne odredbe, korisničke naknade i tarife, sigurnost zračnog prometa, zaštita zračnog prometa, odnos s drugim sporazumima te suspenzija i prestanak Glave I. Sporazuma.

4.1. Nediskriminacija

Kako bi osigurao poštene i jednake mogućnosti zračnih prijevoznika da se natječu u ostvarivanju prava predviđenih odredbama Sporazuma, Sporazum izričito propisuje dužnost stranka da otklone svu diskriminaciju koja bi mogla negativno utjecati na navedena prava, te propisuje radnje koji stranka može poduzeti ukoliko smatra da je do takvog kršenja došlo. Kao i kod slučaja odbijanja operativnih dozvola, stranka koja smatra da joj je povrijeđeno pravo mora pokrenuti savjetovanje. Rok za postizanje dogovora iznosi 60 dana, nakon kojega, ukoliko stranke ne postignu dogovor, stranka koja smatra da je do diskriminacije došlo može poduzeti potrebne mjere kako bi se takva povreda ispravila. Same mjere moraju biti „primjerene, proporcionalne i ograničene u svojem području primjene i trajanju na ono što je nužno za

⁸⁰ UK Increases Minimum Slot Usage Threshold For Summer 2022, 2022, dostupno na <https://www.routesonline.com/news/29/breaking-news/297416/uk-increases-minimum-slot-usage-threshold-for-summer-2022/> (3.5.2022.).

smanjivanje štete za zračne prijevoznike stranke koja pokreće postupak te uklanjanje nepoštenih prednosti koju su stekli zračni prijevoznici na koje se te mjere odnose". Ukoliko savjetovanje ili poduzete mjere ne riješe nastali problem, stranka ima pravo pokrenuti arbitražu.⁸¹

4.2. Fiskalne odredbe, korisničke naknade, tarife

Sporazumom se u članku 430. uređuju fiskalni odnosi stranaka, a kao opće pravilo uređeno je kako su zrakoplovi jedne stranke (dok se nalaze na području druge), njihova oprema, zalihe, prtljaga i teret u izravnom tranzitu preko područja stranke i drugi artikli namijenjeni uporabi u vezi s letom izuzeti od svih uvoznih ograničenja, poreza, carina, trošarina, inspekcijskih naknada ili drugih sličnih neizravnih poreza, te sličnih pristojbi i naknada koje uvedu nacionalna odnosno lokalna tijela ili Unija.⁸² Temeljni uvjet za ostvarenje prava na oslobođenje od fiskalnih nameta su reciprocitet te da takva oprema i zalihe ostanu u zrakoplovu (uz mogućnost njihovog istovara uz odobrenje carinskih tijela države stranke i njihovu kontrolu ili nadzor). Samo izuzeće ne odnosi se na naknade troškova usluga pruženih zračnom prijevozniku stranke na području druge stranke⁸³, te stranka nije spriječena uvesti navedene fiskalne namete na robu koja se prodaje putnicima, a koja nije namijenjena za konzumaciju u zrakoplovu⁸⁴. U članku 431. Sporazumom se propisuje da stranka može uvesti naknade za korištenje usluga u zračnoj plovidbi i usluga kontrole zračnog prometa, a one moraju biti pravedne i opravdane, ravnopravno raspodijeljene među kategorijama korisnika, povezane s troškovima i nediskriminirajuće, a to se osigurava putem mehanizama za savjetovanje i razmjenu potrebnih informacija

⁸¹ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 427.

⁸² Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 430, st. 1.

⁸³ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 430, st. 9.

⁸⁴ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 430, st. 5.

sa zračnim prijevoznicima.⁸⁵ Stranke imaju slobodu utvrđivanja tarife na temelju poštenog tržišnog natjecanja te iste ne moraju biti odobrene od druge stranke.

4.3. Sigurnost zračnog prometa

Sigurnost zračnog prometa uređuje se na način da svjedodžbe o plovidbenosti i o sposobnosti te licencije izdane od jedne stranke ostaju i dalje na snazi ukoliko su izdane ili proglašene valjanima barem na temelju relevantnih međunarodnih standarda uspostavljenih na temelju Čikaške konvencije.⁸⁶ Sporazum otvara mogućnost da stranka zatraži savjetovanje u vezi sa sigurnosnim standardima koje primjenjuje druga stranka, a koje se provodi u roku 30 dana od podnošenja zahtjeva. Nadalje, propisuje se mogućnost da stranka, ukoliko na temelju rezultata savjetovanja ustanovi da druga ne primjenjuje minimum standarda koji su u tom trenutku važeći na temelju Konvencije, obavijesti tu stranku o svojim nalazima i mjerama koje smatra da bi ista trebala poduzeti. Nepoduzimanje mjera u dogovorenom roku (ili ako rok nije dogovoren, u roku od 15 dana) predstavlja opravdan razlog da stranka odbije izdati ili produljiti ranije spomenuta operativna odobrenja ili tehničke dozvole.⁸⁷ Osim savjetovanja o minimalnim standardima, kao jedan od mehanizama kojim se štiti sigurnost zračnog prometa Sporazum propisuje mogućnost obavljanja inspekcijskih nadzora nad zrakoplovima kojima upravlja druga stranka dok se nalaze na njihovom području. Ako stranka koja je izvela pregled ustanovi da postoji ozbiljan razlog za zabrinutost da zrakoplov nije u skladu s minimalnim standardima ili se ne primjenjuju minimalni standardi sigurnosti, ista može o nalazima i mjerama koje smatra da

⁸⁵ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 431.

⁸⁶ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 434, st. 2.

⁸⁷ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 434, st. 3 i 4.

treba poduzeti obavijestiti tijela nadležna za sigurnosni nadzor zračnog prijevoznika druge strane, a neprovođenje predloženih mjera u dogovorenom roku proizvodi iste učinke kao i prethodna situacija - opravdani razlog za odbijanje izdavanja ili produljenja operativnih odobrenja ili tehničkih dozvola.⁸⁸ Isti rezultat stvara i uskrata pristupu zrakoplovu koji se treba pregledati. Sporazumom je predviđena i mogućnost stranke da radi poduzimanja hitnih mjera za sigurnost zračnih operacija odmah opozove odobrenja ili dozvole drugoj stranci uz obvezu da istu o tome obavijesti, a stranci koja je poduzela mjere ostavlja mogućnost pokretanja arbitraže u slučaju nastanka spora.⁸⁹

4.4. Zaštita zračnog prometa

Članak 435. odnosi se na zaštitu zračnog prometa od nezakonitih djela usmjerenih protiv sigurnosti zrakoplova, putnika i posade, zračnih luka i navigacijskih uređaja. Sporazumom se utvrđuje obveza stranaka da na zahtjev druge pružaju svu potrebnu pomoć radi uklanjanja svake prijetnje zaštiti civilnog zrakoplovstva.⁹⁰ Nadalje Sporazum propisuje kako stranke djeluju u skladu s međunarodnim standardima zaštite zračnog prometa koje je utvrdio ICAO, uz propisivanje obveza stranaka da na zahtjev druge dostave obavijesti o svim razlikama između njenih propisa i navedenih standarda te pravo stranaka na savjetovanje o istim pitanjima.⁹¹ Stranke također imaju obvezu provoditi mjere za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih ometanja te međusobno surađivati, razmjenjivati informacije i održavati suradnju između tehničkih stručnjaka, kao i surađivati u zaštitnim inspekcijskim pregledima. Kao

⁸⁸ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 434, st. 5 i 6.

⁸⁹ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 434, st. 8-10.

⁹⁰ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 435, st. 1.

⁹¹ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 435, st. 2.

mehanizme zaštite Sporazum predviđa pravo stranaka da donose mjere zaštite za ulazak u svoj teritorij te da poduzimaju hitne mjere za uklanjanje određene sigurnosne prijetnje, o čemu moraju obavijestiti drugu stranku.⁹² Ono što stranke ne mogu je zahtijevati da se te mjere provode na području druge stranke. One o tome mogu obavijestiti drugu stranku koja može, uz mjere koje sama provodi, odlučiti o provođenju dodatnih mjera koje moraju biti proporcionalne i vremenski ograničene.⁹³ Sporazum utvrđuje dodatni mehanizam zaštite kroz mogućnost stranke da zatraži hitno savjetovanje s drugom strankom ukoliko smatra da ima opravdane razloge sumnjati da se ona ne pridržava ranije navedenih pravila. Rezultati savjetovanja jednaki su kao i u postupcima objašnjenim *supra* u poglavlju 4.3.⁹⁴ Mjere koje stranke poduzimaju obustavljaju se nakon što stranka koja ju poduzima smatra da više nije potreba ili je zamijenjena drugom, odnosno kad druga uskladi svoje djelovanje s pravilima ovog članka te sporazumom stranaka.⁹⁵

4.5. Odnos s drugim sporazumima te suspenzija i prestanak Glave 1.

U zadnjim člancima Glave 1. stranke utvrđuju kako Sporazum „zamjenjuje prethodne sporazume i dogovore između Ujedinjene Kraljevine i država članica koji se odnose na pitanja iz ove glave“, te kako si države ne smiju međusobno dodijeliti prava u vezi sa zračnim prijevozom osim onih izričito utvrđenih Glavom 1.⁹⁶ Nadalje se uređuje postojanje Posebnog odbora za zračni prijevoz u okviru kojeg se stranke savjetuju u slučaju da se, prilikom stupanja istih u multilateralne sporazume ili podržavanja odluke međunarodnih organizacija, postavi pitanje

⁹² Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 435, st. 8.

⁹³ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 435, st. 9.

⁹⁴ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 435, st. 12.

⁹⁵ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 435, st. 13.

⁹⁶ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 439, st. 1.

potrebe izmjene odredbi Glave 1.⁹⁷ Članak 440. predviđa kako se Suspenzija Glave 1., bilo u cijelosti ili djelomično, može provesti „najranije prvog dana IATA-ine prometne sezone koja slijedi nakon sezone tijekom koje je suspenzija priopćena“⁹⁸ , dok se okončanje glave provodi dostavom pisane obavijesti diplomatskim putem, u kojem slučaju ona prestaje biti na snazi prvog dana devetog mjeseca nakon datuma obavijesti.⁹⁹ U oba slučaja stranka koja je suspendirala ili okončala glavu o tome mora obavijestiti ICAO.

5. Utjecaj Brexita na pitanja koja nisu uređena Sporazumom o trgovini i suradnji

Sporazum o trgovini i suradnji uređuje mnoga pitanja važna za nastavak neometanog odvijanja zračnog prometa nakon izlaska UK iz EU. Međutim, uz njih postoji i niz drugih pitanja koja nisu uređena Sporazumom, a također su od iznimne važnosti. U nastavku rada obradit će se neka od najvažnijih, a to su pitanje prava putnika u zračnom prometu, primjene pravila tržišnog natjecanja (s naglaskom na područja kontrole spajanja te sustava subvencija), nadležnosti Suda EU te mjerodavnog prava i nadležnosti sudova u sporovima vezanima za zračno pravo.

5.1. Prava putnika

Način na koji su uređena prava putnika za UK nije se značajno izmijenio nakon njezinog izlaska iz EU. Kao glavni mehanizam i dalje se primjenjuje Montrealska konvencija¹⁰⁰ koja uređuje

⁹⁷ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 439, st. 3.

⁹⁸ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 441, st. 1 .

⁹⁹ Sporazum o trgovini i suradnji, čl. 440, st. 2.

¹⁰⁰ Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, Službeni list Europske Unije, 2001/L 194, Posebno izdanje 2013., poglavlje 7, svezak 021, str. 6-16.

odgovornost zračnih prijevoznika za štetu zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika te štetu na prtljazi ili robi tijekom međunarodnih putovanja. Njome je uveden dvostupanjski sustav odgovornosti gdje u prvom stupnju prijevoznik do iznosa od 128 821 posebnih prava vučenja odgovara po načelu objektivne odgovornosti, dok iznad toga neograničeno odgovara po načelu pretpostavljene krivnje.¹⁰¹ S obzirom da je UK preuzela Montrealsku konvenciju u svoj pravni sustav putem *The Carriage by Air Acts*¹⁰² iz 2002, ona se nastavlja primjenjivati i nakon njenog izlaska iz EU.

Od pravila donesenih u okviru EU za prava putnika najvažnije su Uredba (EZ) br. 261/2004¹⁰³ kojom se utvrđuju prava, naknade i odštete koja imaju putnici ako im je uskraćen ukrcaj protiv njihove volje, njihov let kasni ili je otkazan, te Uredba (EZ) br. 1107/2006¹⁰⁴ kojom se uređuju prava osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti u zračnom prijevozu. Obje uredbe preuzete su u domaće pravo UK putem *Air Passenger Rights and Air Travel Organiser's Licencing (EU Exit) Regulations 2019*¹⁰⁵, s manjim izmjenama koje se odnose na promjenu geografskog opsega te konverzija valuta iz EU u GBP.¹⁰⁶

UK nije u svojem domaćem zakonodavstvu donijela nikakve propise koji bi sveobuhvatno uređivali pitanje prava putnika u zračnom prijevozu, odnosno trenutno je tek raspisala

¹⁰¹ 2019 Revised Limits of Liability Under the Montreal Convention of 1999, Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva, 2019, dostupno na https://www.icao.int/secretariat/legal/Pages/2019_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_1999.aspx (3.5.2022.).

¹⁰² *The Carriage by Air Acts (Implementation of the Montreal Convention 1999) Order 2002*, UK SI, 2002 No. 263.

¹⁰³ Uredba (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.

¹⁰⁴ Uredba (EZ) br. 1107/2006 Europskog Parlamenta i Vijeća od 5. srpnja 2006. o pravima osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti u zračnom prijevozu.

¹⁰⁵ *The Air Passenger Rights and Air Travel Organisers' Licencing (Amendment) (EU Exit) Regulations 2019*, UK SI, 2019, No. 278

¹⁰⁶ Lawson QC, Robert, „Air Passenger Rights in the UK Post-Brexit: The Position so Far“, *Air & Space Law* 46 (Special Issue), Nizozemska, 2021, str. 49.

savjetovanje o mogućim dopunama sustava prava putnika u zračnom prijevozu¹⁰⁷, a kako Sporazum o trgovini i suradnji nema izravan učinak i ne stvara prava za pojedince, navedene tri konvencije su i dalje izvori kojima se uređuju prava putnika.

5.2. Pravila tržišnog natjecanja

Temeljne odredbe tržišnog natjecanja u EU nalaze se u UFEU, u člancima 101. i 102. Odredbe tih članaka uređuju da se zabranjuju „svi sporazumi među poduzetnicima, odluke udruženja poduzetnika i usklađeno djelovanje koji bi mogli utjecati na trgovinu među državama članicama i koji imaju za cilj ili posljedicu sprečavanje, ograničivanje ili narušavanje tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu“¹⁰⁸ te da je „svaka zlouporaba vladajućeg položaja od strane jednog poduzetnika ili više njih na unutarnjem tržištu ili njegovu znatnom dijelu zabranjena kao nespojiva s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj bi mogla utjecati na trgovinu među državama članicama“¹⁰⁹. Nadzor nad primjenom navedenih načela ima Europska komisija, koja predlaže odgovarajuće mjere za otklanjanje povreda ako ustanovi da je do njih došlo.¹¹⁰

Činjenica da UK više nije članica EU ne znači da Komisija više nema nadležnost u nadzoru nad sporazumima koje oni sklapaju. Ako Komisija smatra da su takvi sporazumi od utjecaja na unutarnje tržište EU, ona je i dalje nadležna te može odlučiti da su takvi sporazumi zabranjeni.¹¹¹ Uz Komisiju nadležnost za kontrolu tržišnog natjecanja ima i domaće tijelo, *Consumer and*

¹⁰⁷ Reforming aviation consumer policy: protecting air passenger rights, 2022, dostupno na <https://www.gov.uk/government/consultations/reforming-aviation-consumer-policy-protecting-air-passenger-rights> (3.5.2022.).

¹⁰⁸ Ugovor o funkcioniranju Europske unije, čl. 101.

¹⁰⁹ Cf. *Ibid.*, čl. 102.

¹¹⁰ Cf. *Ibid.*, čl. 105.

¹¹¹ Truxal, Steven, „The EU-UK Competition and State Aid Regulatory Environment for Airlines: Post-Brexit, Post-Transition“, *Air & Space Law* 46 (Special Issue), Nizozemska, 2021, str. 33.

Markets Authority (skraćeno CMA) koje primjenjuje vlastita pravila zaštite tržišnog natjecanja koja se ne razlikuju uvelike od pravila EU¹¹², no usprkos tome CMA nije dio Europske mreže za zaštitu tržišnog natjecanja.¹¹³ Prema tome, njihova nadležnost može biti dualna, no EU pravila isključivo se primjenjuju na postupke započete prije isteka prijelaznog razdoblja.¹¹⁴ Iako imaju dvojni nadležnost, Komisija više ne može provoditi inspekcije za nove istrage pokrenute nakon 1.1.2021., ali može tražiti sve potrebne informacije od britanskih poduzeća.¹¹⁵

5.2.1. Kontrola spajanja

Kontrola spajanja poduzeća u EU može biti *ex post* ili *ex ante*, odnosno nakon ili prije samog spajanja. U sustavima koji se baziraju na *ex post* kontroli obavijest tijelima nadležnima za kontrolu spajanja nije potrebna, a nadležna tijela mogu odlučiti provesti kontrolu nakon samog spajanja.¹¹⁶ S druge strane, prema Uredba Vijeća (EZ) br. 139/2004¹¹⁷ (tzv. EUMR), ukoliko koncentracija ima „EU dimenziju“, obavijest je obvezna i provodi se *ex ante* kontrola. Sama Uredba 139/2004 propisuje prag prihoda, čijim ostvarenjem koncentracija dolazi pod nadležnost EU institucija. Koncentracija je od značaja za cijelu Zajednicu ako:

„(a) ukupan prihod svih predmetnih poduzetnika, na svjetskom tržištu premašuje 5 000 milijuna EUR; i (b) ukupan prihod unutar Zajednice, svakog od najmanje dvaju predmetnih poduzetnika premašuje 250 milijuna EUR, osim ako, svaki od predmetnih poduzetnika, više od dvije trećine svojeg ukupnog

¹¹² Cf. *Ibid.*, str. 34.

¹¹³ Cf. *Ibid.*, str. 30.

¹¹⁴ Cf. *Ibid.*, str. 34.

¹¹⁵ *Ibid.*

¹¹⁶ Cf. *Ibid.*, str. 37.

¹¹⁷ Uredba Vijeća (EZ) br. 139/2004 od 20. siječnja 2004. o kontroli koncentracija između poduzetnika, Službeni list Europske Unije, 2004/L 024, Posebno izdanje 2013., poglavlje 8, svezak 005, str. 73-94, čl. 1.

prihoda u Zajednici ostvari u istoj državi članici“¹¹⁸. Ukoliko koncentracija ne prelazi navedeni prag ili ispunjava uvjete članka 3. kojim se propisuju iznimke od primjene Uredbe, nadležnost za kontrolu spajanja imaju domaća tijela.¹¹⁹ Obvezu obavješćavanja ima ono tijelo koje nakon što se koncentracija stvori ima kontrolu nad istom, a to mora učiniti prije spajanja.

Prema tome, činjenica da UK više nije dio EU ne utječe na nadležnost Europske komisije nad njenim koncentracijama ako postoji „EU dimenzija“. Ono što prestaje biti u njenoj nadležnosti su spajanja čiji je isključivi utjecaj na tržište UK, ne i EU.¹²⁰ UK uređuje spajanja putem *Enterprise Act* iz 2002¹²¹. Nadležnost za spajanja ima već spomenuta CMA, no za razliku od EU pravila, ne postoji propisana obveza notifikacije ex ante te je prag prihoda uređen drugačije.¹²² Za spajanja pokrenuta prije završetka prijelaznog razdoblja je i dalje zadužena Europska komisija, a za one započete nakon njegovog isteka je nadležna CMA. U budućnosti može doći i do paralelne nadležnosti između UK i EU¹²³, s time da se u određenim slučajevima, u kojima je EU prihvatila nadležnost prije isteka prijelaznog razdoblja, odgovornost za nadzor i provedbu mjera može prenijeti sporazumom između EU Komisije i CMA s EU na CMA.¹²⁴

5.3. Nadležnost Suda Europske unije

Nakon izlaska UK iz EU prestaje i nadležnost Suda Europske unije (*Court of Justice of the European Union*, dalje CJEU). No kako je UK prije izlaska iz EU u svoj pravni sustav preuzela pravila mnogih europskih pravnih akata, u određenim

¹¹⁸ Uredba Vijeća (EZ) br. 139/2004, čl. 1.

¹¹⁹ U hrvatskoj je to Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja.

¹²⁰ Truxal, Steven, *op. cit.* (bilj. 111), str. 38.

¹²¹ Enterprise Act 2002, UK PGA, 2002 c. 40.

¹²² *Ibid.*

¹²³ *Cf. Ibid.*, str. 39

¹²⁴ *Ibid.*

slučajevima su sudska praksa i tumačenja CJEU i dalje relevantni. Za pravo koje je UK preuzela, sudska praksa CJEU (odnosno presude i mišljenja Suda) su važni za domaće sudove jer isti imaju obvezu da sporove, čije se rješavanje veže uz primjenu upravo tog preuzetog prava, tumače u suglasnosti sa sudsom praksom i pravom te načelima prava EU koje je stvoreno prije izlaska iz EU, dokle god je to pravo nepromijenjeno i relevantno. To znači da, dokle god UK ne izmjeni pravo preuzeto iz pravne stečevine EU, prilikom rješavanja sporova koji su vezani uz primjenu preuzetog prava relevantne su ranije presude. Dvije glavne iznimke su sljedeće: prvo, u slučaju kad se preuzeto pravo mijenja, što znači da ukoliko UK donese novi zakon kojim se mijenja pravo preuzeto iz EU, onda više nisu vezani tim starim tumačenjem. Isto tako, ako CJEU promjeni svoju praksu i stvori presedan različit od onog koji je donesen prije izlaska iz EU, onda britanski sudovi nisu vezani za takvo novo tumačenje. Druga iznimka je slučaj u kojem viši sudovi UK odluče tumačiti preuzeto pravo na drugačiji način nego što to čini CJEU. To predstavlja mogućnost da Court of Appeal (i Court of Sessions za Škotsku), ako smatraju da je to potrebno, donesu presudu ili mišljenje koje se razilazi od onoga koje je dao CJEU.¹²⁵

Nakon što je UK prestala biti članicom, CJEU nema više nikakve nadležnosti nad njom osim u određenim slučajevima. Prvi slučaj u kojem je nadležnost CJEU zadržana je za postupke koji su pokrenuti prije izlaska UK iz EU. U njima CJEU ostaje nadležan i UK ima obvezu implementirati svaku presudu donesenu u tim postupcima. Drugi slučaj u kojima je CJEU nadležan je za interpretaciju i primjenu ranije spomenutog Withdrawal Acta. Ukoliko dođe do spora između EU i UK u tumačenju navedenog akta provest će se postupak arbitraže u nadležnosti CJEU.

¹²⁵ Brook, Nicole; Harling Glen, „Why European case law will continue to play an important role“, TaxScape, Deloitte, 2021, dostupno na <https://taxscape.deloitte.com/article/why-european-case-law-will-continue-to-play-an-important-role.aspx> (3.5.2022.).

Posljednja, treća iznimka, odnosi se na povrede EU prava koje su se desile prije isteka prijelaznog razdoblja. Prema Withdrawal Actu, Europska Komisija je u roku od 4 godine od kraja prijelaznog razdoblja ovlaštena pokrenuti postupak zbog povrede prava EU protiv UK ispred CJEU. Za sve ostale presude koje se donesu nakon toga, i tumačenja koja se daju nakon izlaska, UK nije vezana. Ono što domaći sudovi UK mogu prilikom primjene preuzetog prava je imati obzira prema presudama koje su donesene nakon izlaska iz EU, a odnose se na primjenu ili tumačenje preuzetog prava.¹²⁶

Uz to što prestaje nadležnost CJEU nad UK, njeni sudovi također više nemaju pravo obratiti se CJEU radi tumačenja preuzetog prava, nego je kao najviši sud za to zadužen britanski Vrhovni sud (Supreme Court).¹²⁷

5.4. Mjerodavno pravo

Prije nego što je prestala biti članicom EU pravila o mjerodavnom pravu u UK bila su uređivana putem Uredbe br. 593/2008¹²⁸ (tzv. „Rim I“) kojom se uređuju pravila mjerodavnog prava za ugovorne obveze, a čije je temeljno načelo slobode izbora mjerodavnog prava, te pravilima Uredbe (EZ) br. 864/2007¹²⁹ (tzv. „Rim II“) čije je temeljno pravilo primjena prava države u kojoj šteta nastane.

Nakon izlaska iz EU, a tijekom trajanja samog prijelaznog razdoblja, navedene konvencije nastavile su se primjenjivati do datuma formalnog izlaska UK iz EU. U međuvremenu je UK u

¹²⁶ *Ibid.*

¹²⁷ Loxton, Christopher, „The impact of Brexit on travel arrangements between the UK and EU“, 3 Hare Court Travel & Aviation Quarterly, Issue 2, Winter 2020/2021, str. 32.

¹²⁸ Uredba br. 593/2008 Europskog vijeća i Parlamenta od 17. lipnja 2008. o pravu koje se primjenjuje na ugovorne obveze, Službeni list Europske unije, 2008/L 177, Posebno izdanje 2013., poglavlje 19, svezak 006, str. 109-119.

¹²⁹ Uredba (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. srpnja 2007. o pravu koje se primjenjuje na izvanugovorne obveze, Službeni list Europske unije, 2007/L 199, Posebno izdanje 2013., poglavlje 19, svezak 006, str. 73-82.

svoje unutarnje pravo putem akta *The Law Applicable to Contractual Obligations and Non-Contractual Obligations (Amendment etc.) (EU Exit) Regulations 2019*.¹³⁰ u svoj unutarnji pravni sustav preuzela pravila uredbi Rim I. i Rim II.

Ta pravila primjenjivat će se na sve sporove pokrenute prije isteka prijelaznog perioda, ali i nakon njegovog isteka. Za UK je primjena tih pravila obvezna na temelju spomenute činjenice kako ona sada čine dio njihovog unutarnjeg poretka, dok za EU to vrijedi na temelju odredbi samih uredbi Rim I i Rim II, koje propisuju kako njihova primjena ne ovisi o reciprocitetu, nego su univerzalno prihvatljiva, pa tako zemlje potpisnice konvencije moraju poštovati klauzule o izabranom pravu, neovisno radi li se o pravu zemlje članice EU ili treće zemlje poput UK.¹³¹

5.5. Nadležnost sudova u sporovima vezanima za zračno pravo

Pitanje nadležnosti sudova je u EU uređeno Uredbom (EU) br. 1215/2012¹³² (tzv. Bruxelles I bis) čije je temeljno pravilo da stranke imaju pravo izbora nadležnog suda te takav izbor predstavlja temelj za isključivu nadležnost tog suda. Uredba br. 1215/2012 je također rješavala problem tzv. „talijanskog torpeda“, taktike koja se koristila u slučaju da postoji isključiva nadležnost suda jedne države od strane one stranke kojoj je bilo u cilju odugovlačenje postupka. Postupak bi se

¹³⁰ *The Law Applicable to Contractual Obligations and Non-Contractual Obligations (Amendment etc.) (EU Exit) Regulations 2019*, UK SI, 2019 No. 834.

¹³¹ Francis, Claire; Dickman, Richard, „Brexit and dispute resolution, Out-law analysis“, PinsetMasons, 2021, dostupno na <https://www.pinsentmasons.com/out-law/analysis/brexit-and-dispute-resolution> (3.5.2022.).

¹³² Uredba (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima, Službeni list Europske unije, 2012/L 351, Posebno izdanje 2013., poglavlje 19, svezak 011, str. 289.

pokrenuo pred sudom druge države u kojoj se o nadležnosti odlučuje kao dio glavne rasprave, ne kao prethodno pitanje ili u državi čije je pravosuđe poznato po sporosti rješavanja sporova (poput Italije) te bi takav sud imao prednost u odlučivanju kao onaj pred kojim je postupak prvi pokrenut.¹³³ Uredba Bruxelles I bis izbjegava takav scenarij na način da sud koji nije isključivo nadležan mora pričekati s postupanjem dok se sud koji je odabran kao isključivo nadležan ne proglasi nenadležnim.¹³⁴ Engleski sudovi su tumačili tu odredbu na način da obuhvaća i asimetrične odredbe o nadležnosti gdje jedna stranka ima obvezu postupak pokrenuti pred jednim sudom, dok druga ima pravo izbora između nekoliko njih.

U odnosima između zemalja EU i država EFTA-e (Švicarske, Norveške i Islanda) pitanje nadležnosti uređuje Lugano konvencija¹³⁵ koja, iako većinu odredbi uređuje na isti način kao i Bruxelles I bis, ne predviđa način izbjegavanja navedenog „talijanskog torpeda“.

Za vrijeme trajanja prijelaznog perioda nastavljena je primjena Bruxelles I bis konvencije na postupke započete prije isteka tog perioda, a nakon izlaska UK iz EU.

Nakon izlaska iz EU, UK više nije stranka Bruxelles I bis niti Lugano konvencije. Kako se one, za razliku od ranije navedenih uredbi Rim I i Rim II, ne primjenjuju na temelju načela univerzalnosti, nego na temelju reciprociteta, države članice EU nisu obvezne primjenjivati ih.¹³⁶ Iako je UK izrazila želju da bude dio Lugano konvencije, koja je otvorena i za treće države, suglasnost moraju dati sve države potpisnice, a Europska Komisija je izjavila kako nije pripravna dati takvo

¹³³ Dhillon, Jemma; Ward, Andrew, „Aviation case gives insight into treatment of jurisdiction clauses after Brexit“, Watson Farley & Williams, 2021, dostupno na <https://www.wfw.com/articles/aviation-case-gives-insight-into-treatment-of-jurisdiction-clauses-after-brexite/> (3.5.2022.).

¹³⁴ *Ibid.*

¹³⁵ Konvencija o nadležnosti te priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima 2007, Službeni list Europske unije, 2097/L 339, Posebno izdanje 2013., poglavlje 19, svezak 014, str. 281.

¹³⁶ Francis, Claire; Dickman, Richard, Brexit: aviation and travel regulation, *loc.cit.*

odobrenje jer smatra da se suradnja na kojoj se temelji Lugano konvencija može odvijati samo s državama koje su u bliskoj ekonomskoj suradnji i dio unutarnjeg tržišta EU, što UK u ovom trenutku nije.¹³⁷

Kako UK nije ostala strankom nijedne od navedenih konvencija, niti je to pitanje uređeno Sporazumom o trgovini i suradnji, na uređenje pitanja nadležnosti u građanskim i trgovačkim pitanjima primjenjuje se Konvencija od 30. lipnja 2005. o sporazumima o izboru suda (tzv. Haška konvencija) kojom je UK stranka zasebno od EU. Za razliku od Lugano i Bruxelles I bis, Haška konvencija ne smatra asimetrične klauzule isključivim klauzulama te se na njih ne primjenjuje što otvara mogućnost ponovnog povratka metode ranije navedenog „talijanskog torpeda“. Takvo stajalište potvrdio je England and Wales Court of Appeal u sporu *Etihad Airways PJSC v Flöther* utvrđujući kako bi se Haška konvencija „trebala tumačiti na način da se ne primjenjuje na asimetrične klauzule nadležnosti“.¹³⁸

Ukoliko se pojavi situacija koja ne spada pod primjenu Hašku konvencije pitanje sudske nadležnosti uređuje se pravilima međunarodnog privatnog prava svake države u sporu.¹³⁹ To je i jedan od razloga zbog kojih se za sporove iz područja zračnog prava nakon Brexita potiče ugovaranje arbitraže koja se temelji na pravilima Konvencije o priznanju i izvršenju stranih arbitražnih odluka (tzv. Newyorška konvencija) iz 1958. koja je široko prihvaćena i čija se pravila nisu mijenjala nakon izlaska UK iz EU.¹⁴⁰

¹³⁷ Mańko, Rafał, „The United Kingdom's possible re-joining of the 2007 Lugano Convention“, European Parliament, Members' Research Service, 2021, dostupno na [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/698797/EPRS_BRI\(2021\)698797_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/698797/EPRS_BRI(2021)698797_EN.pdf) (3.5.2022.).

¹³⁸ England and Wales Court of Appeal, Civ 1707, Case No: A4/2019/3128, *Etihad Airways PJSC v Flother*, od 18.12.2020.

¹³⁹ Francis, Claire; Dickman, Richard, Brexit: aviation and travel regulation, *loc.cit.*

¹⁴⁰ *Ibid.*

6. Zaključak

Izlaskom iz Europske unije, Ujedinjena Kraljevina postala je prva država koja je to učinila. Iako je u svoje unutrašnje pravo preuzela veliki dio pravne stečevine EU, to nije bilo dovoljno da bi mogla nastaviti biti dio najvažnijih organizacija zračnog prava. Tako nakon Brexita UK više nije članica Europske agencije za zrakoplovnu sigurnost (EASA) niti je dio Europskog zajedničkog zračnog prostora. Izlaskom iz EU, UK je za nju postala treća država. Iako kako je već navedeno Sporazum o trgovini i suradnji u svojim odredbama ostavlja mogućnost liberalizacije pravila vlasništva i kontrole nad zračnim prijevoznicima 12 mjeseci nakon njegovog stupanja na snagu, on ne predstavlja liberalno uređenje u odnosima između te dvije stranke. Štoviše, predstavlja ograničavanje svih onih prava i sloboda koja su se desetljećima razvijala unutar institucija EU, koja danas predstavljaju temelj unutrašnjeg tržišta EU. Upravo tu suradnju u svim sferama ekonomskog, političkog i socijalnog života koju su države članice EU razvile jedan dokument, ma koliko opsežan bio, ne može zamijeniti.

U odnosima s trećim državama, UK je, u cilju nadomještanja odnosa koje je s njima imala kao članica EU, tijekom i nakon procesa istupanja sklopila nekoliko bilateralnih ugovora. Za razliku od Sporazuma o trgovini i suradnji, bilateralni ugovori s trećim državama ne predstavljaju sveobuhvatnu regulaciju trgovine robom i uslugama između stranaka, nego su ograničeni isključivo na zračni promet, zadržavajući pri tome razliku između samog prometa i pitanja sigurnosti zračnog prometa koje je uređeno odvojenim sporazumima.¹⁴¹ Tako je UK između ostalog sklopila bilateralne ugovore s Kanadom 2018.,

¹⁴¹ Deettling-Ott, Regula, *The Air Transport Agreement Between the EU and the UK: A new Approach*, *Air & Space Law* 46 (Special Issue), Nizozemska, 2021, str. 5.

SAD-om 2019. te Švicarskom 2021. godine.¹⁴²

Osim potrebe za pravnim uređenjem odnosa s EU i trećim državama, negativne posljedice Brexita vidljive su iz konkretnih problema koje je taj proces donio.

Jedan primjer su *block permits*, dozvole koje se izdaju na razdoblje od tri mjeseca za zračne prijevoznike iz pojedinih država, u svrhu ostvarivanja prava treće i četvrte slobode. Baziraju se na pravilu reciprociteta, koje UK trenutno ostvaruje samo s Francuskom i Italijom. Kako za ostale države takav reciprocitet ne postoji prijevoznici registrirani u tim državama moraju tražiti navedene dozvole za svaki pojedinačni let što zahtjeva velike financijske i vremenske izdatke koje posebno štete manjim zračnim prijevoznicima koji se bave *ad hoc* prijevozom.¹⁴³

Problem se javlja i u međusobnom priznavanju dozvola pilota. Trenutno piloti koji su ishodili dozvolu od strane EU institucija mogu upravljati zrakoplovima registriranim u UK (što će moći isključivo do 1. siječnja 2023. godine), ali reciprocitet ne postoji u obrnutom smjeru, odnosno piloti koji imaju dozvolu izdanu od UK institucija ne mogu upravljati zrakoplovima registriranim u EU.¹⁴⁴

Uz navedene probleme, valjalo bi spomenuti i nastavak nesuglasica vezanih uz usklađenosti strukture vlasništva grupacije IAG s pravilima o vlasništvu uređenim putem TCA. I dalje se na oprečnim stranama nalaze države čiji su prijevoznici dio grupacije čije je stajalište kako su izmjene koje su učinjene dovoljne da bi bile u skladu s propisanim

¹⁴² Popis svih bilateralnih sporazuma koje je Ujedinjena Kraljevina sklopila dostupan je na <http://data.parliament.uk/DepositedPapers/Files/DEP20190100/Annex A List of International Agreements.pdf>.

¹⁴³ GlobeAir: Urgent Action Needed on UK Block Permit Deals, 2021, dostupno na <https://www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2021-03-23/globeair-urgent-action-needed-uk-block-permit-deals> (3.5.2022.).

¹⁴⁴ Pilot licenses caught in post-Brexit limbo, 2021, dostupno na <https://www.aerotime.aero/articles/27564-pilot-license-brexit-petition> (3.5.2022.).

pravilima¹⁴⁵; te Njemačka i Francuska s druge strane čije stavove o potrebi za značajnijim promjenama u vlasništvu grupacije podržava i ranije spomenuta HSBC Banka.

Jedna od pozitivnih posljedica Brexita za EU je mogućnost reformiranja inicijative Jedininstvenog europskog neba (eng. *Single European Sky, SES*), uspostavljene od strane Europske Komisije radi smanjenja rascjepkanosti europskog zračnog prostora te povećanja njegovog kapaciteta i učinkovitosti u upravljanju zračnim prometom i uslugama u zračnoj plovidbi. Nakon što je inicijativa bila kočena nesuglasjem između UK i Španjolske oko primjene na teritorij Gibraltara, izlaskom UK iz EU, a time i njenog prekomorskog teritorija, navedena prepreka je uklonjena što je omogućilo Komisiji nastavak inicijative 2021. godine.¹⁴⁶

Iako trenutno postoji mnogo nepoznanica u odnosu Ujedinjene Kraljevine i Europske Unije, u budućnosti se može razviti suradnja kakvu EU ima s državama Europskog gospodarskog prostora ili Švicarskom, no za razvoj takvih odnosa trebat će proteći određeno vrijeme, a pravi utjecaj izlaska iz EU će se tek vidjeti u narednim godinama, kada utjecaj ostalih faktora, poput trenutne pandemije Covid-19 i ratnih sukoba na području Ukrajine bude smanjen.

¹⁴⁵ Grasso Macola, Ilaria, French and Germany pressure may force IAG to spin off British Airways, 2022, dostupno na <https://www.cityam.com/french-german-pressure-may-force-iag-spin-off-ba/> (3.5.2022.)

¹⁴⁶ Morgan, Sam, Corona-crisis and Brexit boost EU air traffic reform hopes, 2020, dostupno na <https://www.euractiv.com/section/aviation/news/corona-crisis-and-brexit-boost-eu-air-traffic-reform-hopes/> (3.5.2022.)

LITERATURA

Knjige i članci

1. Deettling-Ott, Regula, *The Air Transport Agreement Between the EU and the UK: A new Approach*, *Air & Space Law* 46 (Special Issue), Nizozemska, 2021, str. 3-10
2. Haanappel, Peter P. C., „Bilateral Air Transport Agreements - 1913-1980“, *Maryland Journal of International Law*, Vol 5, Issue 2, 1980, str. 241-267
3. Lawson QC, Robert, „Air Passenger Rights in the UK Post-Brexit: The Position so Far“, *Air & Space Law* 46 (Special Issue), Nizozemska, 2021, str. 45-60
4. Loxton, Christopher, „The impact of Brexit on travel arrangements between the UK and EU“, *3 Hare Court Travel & Aviation Quarterly*, Issue 2, Winter 2020/2021, str. 29-33
5. Loxton, Christopher, „The impact of the EU-UK Trade and Cooperation Agreement on aviation - Part 1“, *3 Hare Court Travel & Aviation Quarterly*, Issue 3, 2021
6. Mendes de Leon, Pablo, „The Operation of Traffic Rights in the Post-Brexit Era: A Cost-Benefit Analysis“, *Air & Space Law* 46 (Special Issue), Nizozemska, 2021, str. 11-28
7. O Becker, Sascha; Fetzer, Thiemo; Novy, Dennis , „Who voted for Brexit? A comprehensive district-level analysis“, *Economic Policy*, Volume 32, Issue 92, Velika Britanija, 2017, str. 610-650
8. Savić, Iva, *Utjecaj sporazuma o zračnom prometu između Europske unije i trećih država na razvoj međunarodnog zračnog prava : doktorska disertacija*, Zagreb, 2014.
9. Savić, Iva; Kapetanović, Ana, *Reaching for the European sky*, *PPP* god. 50, 165, 2011, str. 195 - 216.
10. Simson Ciard, Jack; Miller, Vuaghne; Lang Arabella, „European Union (Withdrawal) Bill: breafing papaer“, *House of Commons Library*, br 8079, UK, 2017
11. Truxal, Steven, „The EU-UK Competition and State Aid Regulatory Environment for Airlines: Post-Brexit, Post-Transition“, *Air & Space Law* 46 (Special Issue), Nizozemska, 2021, str. 29-44
12. Walker, Nigel, „Brexit timeline: events leading to the UK's exit from the European Union“, *House of Commons Library*, broj 7960, UK, 2021

Pravni izvori

Međunarodni izvori

1. Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626), Third Edition, International Civil Aviation Organization, Quebec, 2018
2. European Union (Withdrawal) Act 2018, TSO (The Stationery Office), 26. lipanj 2018., UK Public General Acts, 2018 c16.
3. Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, Službeni list Europske Unije, 2001/L 194, Posebno izdanje 2013., poglavlje 7, svezak 021, str. 6-16
4. Mnogostrani sporazum između Europske zajednice i njenih država članica, Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslavenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunjske, Republike Srbije i Misijske privremene uprave Ujedinjenih naroda na Kosovu o uspostavi Europskog zajedničkog zračnog prostora, Službeni list Europske Unije, L 285/3, 16.10.2006., hrvatsko izdanje, str. 35-78
5. Sporazum o trgovini i suradnji između Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju, s jedne strane, i Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske, s druge strane, Službeni list Europske Unije, L 149, 30.4.2021., hrvatsko izdanje
6. Ugovor o europskoj uniji (pročišćena verzija), Službeni list Europske Unije, C 202, 7.6.2016, hrvatsko izdanje, str. 13-46
7. Ugovor o funkcioniranju Europske unije (pročišćena verzija), Službeni list Europske Unije, C 202, 7.6.2016, hrvatsko izdanje, str. 47-200

Sekundarni izvori EU prava

1. Prilog odluci Vijeća o odobravanju otvaranja pregovora s Ujedinjenom Kraljevinom Velike Britanije i Sjeverne Irske o novom sporazumu o partnerstvu, Glavno tajništvo Vijeća Europske Unije, 5870/20 ADD 1 REV 3, Bruxelles, 2020 str. 18-19.
2. Sporazum o povlačenju Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju, Službeni list Europske unije, C 384I, 12. studenoga 2019., hrvatsko izdanje
3. Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog Parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici, Službeni list Europske unije, 2008/L 293, Posebno izdanje 2013., poglavlje 7, svezak 008, str. 164-181

4. Uredba Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice, Službeni list Europske unije, 1993/L 014, Posebno izdanje 2013., poglavlje 7, svezak 018, str. 5-10

5. Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog Parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici, Službeni list Europske unije, 2008/L 293, Posebno izdanje 2013., poglavlje 7, svezak 008, str. 164-181

6. Uredba Vijeća (EZ) br. 139/2004 od 20. siječnja 2004. o kontroli koncentracija između poduzetnika, Službeni list Europske Unije, 2004/L 024, Posebno izdanje 2013., poglavlje 8, svezak 005, str. 73-94

Sudska praksa

1. Sud Europske Unije, Mišljenje suda 1/94 od 15. studenoga 1994., ECLI:EU:C:1994:384

2. England and Wales Court of Appeal, Civ 1707, Case No: A4/2019/3128, Etihad Airways PJSC v Flother, od 18.12.2020

Ostalo

1. Brook, Nicole; Harling Glen, Why European case law will continue to play an important role, TaxScape, Deloitte, 2021, dostupno na <https://taxscape.deloitte.com/article/why-european-case-law-will-continue-to-play-an-important-role.aspx> (3.5.2022.)

2. Dhillon, Jemma; Ward, Andrew, Aviation case gives insight into treatment of jurisdiction clauses after Brexit, Watson Farley & Williams, 2021, dostupno na <https://www.wfw.com/articles/aviation-case-gives-insight-into-treatment-of-jurisdiction-clauses-after-brexit/> (3.5.2022.)

3. Eleftheriadis, Pavlos, „Eleven types of post-Brexit EU Law“, Oxford Business Law Blog, 2021, dostupno na <https://www.law.ox.ac.uk/business-law-blog/blog/2021/01/eleven-types-post-brexit-eu-law> (3.5.2022.)

4. Europska komisija, Pitanja i odgovori o povlačenju Ujedinjene Kraljevine iz Europske unije 31. siječnja 2020., Bruxelles, 2020, dostupno na https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hr/ganda_20_104 (3.4.2022.)

5. Europska komisija, Sporazum o trgovini i suradnji između EU-a i Ujedinjene Kraljevine, zaštita interesa EU-a, osiguravanje poštenog tržišnog natjecanja i nastavak suradnje u područjima od zajedničkog interesa, dostupno na <https://ec.europa.eu/info/strategy/relations->

[non-eu-countries/relations-united-kingdom/eu-uk-trade-and-cooperation-agreement hr](#) (3.5.2022.)

6. Francis, Claire; Dickman, „Richard, Brexit and dispute resolution, Out-law analysis“, PinsetMasons, 2021, dostupno na <https://www.pinsentmasons.com/out-law/analysis/brexit-and-dispute-resolution> (3.5.2022.)

7. GlobeAir: Urgent Action Needed on UK Block Permit Deals, 2021, dostupno na <https://www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2021-03-23/globeair-urgent-action-needed-uk-block-permit-deals> (3.5.2022.)

8. Grasso Macola, Ilaria, French and Germany pressure may force IAG to spin off British Airways, 2022, dostupno na <https://www.cityam.com/french-german-pressure-may-force-iag-spin-off-ba/> (3.5.2022.)

9. Lawson QC, Rob; van der Wijngaart, Tom; Bisset, Mark; Harman, Jess; Afonso Mousinho, Inês, „Brexit - will the flying public notice any meaningful difference?“, Clyde&Co, 2021, dostupno na <https://www.clydeco.com/en/insights/2021/01/brexit-will-the-flying-public-notice-any-meaningful> (3.5.2022.)

10. Mańko, Rafał, The United Kingdom's possible re-joining of the 2007 Lugano Convention, European Parliament, Members' Research Service, 2021, dostupno na [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/698797/EPRS_BRI\(2021\)698797_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/698797/EPRS_BRI(2021)698797_EN.pdf) (3.5.2022.)

11. Moher, Robert; Phippard, Simon, Brexit: aviation and travel regulation, Bird&Bird, 2021, dostupno na <https://www.twobirds.com/en/insights/2021/uk/brexit-aviation-and-travel-regulation> (3.5.2022.)

12. Morgan, Sam, Corona-crisis and Brexit boost EU air traffic reform hopes, 2020, dostupno na <https://www.euractiv.com/section/aviation/news/corona-crisis-and-brexit-boost-eu-air-traffic-reform-hopes/> (3.5.2022.)

13. Open Skies Partnerships: Expanding the Benefits of Freer Commercial Aviation, US Department of State, Bureau of Public Affairs, 2016, dostupno na <https://2009-2017.state.gov/r/pa/pl/262022.htm> (3.5.2022.)

14. Peters, Luke, Could IAG Be Forced To Dump BA Because Of Brexit?, 2022, dostupno na <https://simpleflying.com/could-iag-be-forced-to-dump-ba-because-of-brexit/> (3.5.2022.)