Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
MACIEJA SZPUNARA
od 4. ožujka 2021.[1]

Predmet C-570/19

Irish Ferries Ltd
protiv
National Transport Authority

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio High Court (Visoki sud, Irska))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Prava putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima – Uredba (EU) br. 1177/2010 – Otkazivanje – Otkazni rok prije prvotno predviđenog datuma polaska nakon kašnjenja u isporuci novog plovila prijevozniku – Posljedice”

I. Uvod

1. Dok je Uredba (EZ) br. 261/2004[2], kojom se uređuju prava putnika u području zračnog prijevoza, predmet opsežne sudske prakse Suda, drukčije vrijedi za instrumente prava Unije kojima se uređuju njihova prava u području željezničkog[3], cestovnog[4] ili pak, kao u ovom slučaju, pomorskog prijevoza[5]. Predmetni zahtjev za prethodnu odluku prvi je zahtjev u okviru kojeg nacionalni sud traži od Suda da protumači odredbe Uredbe br. 1177/2010.

2. Temelji se na postupku između društva Irish Ferries Ltd, pomorskog prijevoznika, i National Transport Authorityja (irsko nacionalno tijelo za prijevoz, u daljnjem tekstu: NTA), nacionalnog tijela za izvršenje Uredbe br. 1177/2010, a odnosi se na ukidanje svih linija koje je jedan od brodova tog prijevoznika trebao osigurati između Irske i Francuske tijekom 2018. za više od 20 000 putnika.

1 Izvorni jezik: francuski

2 Uredba 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 (SL 2004., L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21. i ispravak SL 2019., L 119, str. 202.)

3 Vidjeti Uredbu (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu (SL 2007., L 315, str. 14.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 10., str. 143. i ispravak SL 2017., L 123, str. 135.)

4 Vidjeti Uredbu (EZ) br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 (SL 2011., L 55, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 12., str. 237.)

5 Vidjeti Uredbu (EU) br. 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 (SL 2010., L 334, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 15., svezak 13., str. 142.)

3. U svojih deset prethodnih pitanja sud koji je uputio zahtjev traži od Suda da odluči o tumačenju nekoliko odredaba Uredbe br. 1177/2010 i o njezinoj valjanosti. Tim se pitanjima ističu brojni izazovi u području pomorskog prijevoza. Budući da je bilo potrebno petnaestak godina razvoja sudske prakse kako bi se odgovorilo na slične izazove u području zračnog prijevoza, odgovori Suda na ova pitanja vjerojatno će se dodatno pojasniti u budućnosti.

4. U ovom ću mišljenju ispitati, u okviru upućivanja na taj razvoj sudske prakse, može li se i, ovisno o slučaju, u kojoj mjeri, taj razvoj po analogiji prenijeti na pomorski prijevoz.

II. Pravni okvir

A. Pravo Unije

5. U članku 1. Uredbe br. 1177/2010, naslovljenom „Predmet", navodi se da se tom uredbom utvrđuju pravila za prijevoz morem i unutarnjim plovnim putovima s obzirom na, među ostalim, prava putnika u slučajevima otkaza ili kašnjenja i postupanje s pritužbama.

6. U skladu s člankom 2. te uredbe, naslovljenim „Područje primjene":

„1. Ova se Uredba primjenjuje u odnosu na putnike koji putuju:

(a) u putničkom prijevozu u slučajevima kada je luka ukrcaja smještena na državnom području države članice;

(b) u putničkom prijevozu u slučajevima kada je luka ukrcaja smještena izvan državnog područja države članice, a luka iskrcaja smještena je na državnom području države članice, pod uvjetom da uslugu prijevoza pruža prijevoznik Unije kako je definiran u članku 3. točki (e);

(c) na kružnom putovanju u slučajevima kada je luka ukrcaja smještena na državnom području države članice. Međutim, članak 16. stavak 2., članci 18. i 19., članak 20. stavci 1. i 4. ne primjenjuju se na te putnike.

2. Ova se Uredba ne primjenjuje u odnosu na putnike koji putuju:

(a) na brodovima certificiranim za najviše 12 putnika;

(b) na brodovima čija posada odgovorna za upravljanje brodom ne broji više od tri osobe ili u slučajevima kada je dužina cjelokupnog putničkog prijevoza manja od 500 metara u jednom smjeru;

(c) na izletima ili putovanjima turističkog razgledavanja koji nisu kružna putovanja; ili

(d) na brodovima koji nisu na mehanički pogon kao i na originalnim i pojedinačnim replikama povijesnih putničkih brodova konstruiranima prije 1965., izgrađenima uglavnom od originalnih materijala, certificiranih za najviše 36 putnika.

3. Države članice mogu, za razdoblje od 2 godine od 18. prosinca 2012., iz primjene ove Uredbe izuzeti pomorske brodove ispod 300 bruto tona koji plove u domaćem prijevozu, pod uvjetom da

se prava putnika na temelju ove Uredbe na odgovarajući način osiguravaju na temelju nacionalnog prava.

4. Države članice mogu iz primjene ove Uredbe izuzeti putnički prijevoz obuhvaćen obvezama pružanja javne usluge, ugovorima o javnim uslugama ili integriranim uslugama pod uvjetom da su prava putnika na temelju ove Uredbe usporedivo zajamčena na temelju nacionalnog prava.

[…]”

7. Člankom 3. navedene uredbe određuje se:

„Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

[…]

(f) ‚putnički prijevoz’ znači usluga komercijalnog putničkog prijevoza morem ili unutarnjim plovnim putovima koja se pruža prema objavljenom plovidbenom redu;

[…]

(m) ‚ugovor o prijevozu’ znači ugovor o prijevozu između prijevoznika i putnika, za pružanje jedne ili više usluga putničkog prijevoza ili kružnih putovanja;

(n) ‚putna karta’ znači valjani dokument ili drugi dokaz o ugovoru o prijevozu;”

8. Člankom 18. te uredbe, naslovljenim „Preusmjeravanje i povrat novca u slučaju otkaza polaska ili kašnjenja u polasku”, koji se nalazi u njezinu poglavlju III., naslovljenom „Obveze prijevoznika i operatora terminala u slučaju prekinutog putovanja”, određuje se:

„1. U slučaju kada prijevoznik razumno očekuje da će putnički prijevoz ili kružno putovanje biti otkazani ili da će kasniti u polasku za više od 90 minuta, putniku se nudi izbor između:

(a) preusmjeravanja do konačnog odredišta, prema uvjetima prijevoza koji su usporedivi s onima iz ugovora o prijevozu, kada je to najranije moguće i bez dodatnih troškova;

(b) povrata cijene putne karte i, gdje je to primjenjivo, usluge najranije mogućeg besplatnog povratnog prijevoza do prve točke polaska kako je navedena u ugovoru o prijevozu.

2. U slučaju kada je putnički prijevoz otkazan ili u polasku iz luke kasni za više od 90 minuta, putnici imaju pravo na preusmjeravanje ili povrat cijene putne karte od prijevoznika.

3. Isplata povrata predviđenog u stavku 1. točki (b) i stavku 2. izvršava se u roku od 7 dana u gotovini, elektroničkom bankovnom doznakom, platnim bankovnim nalogom ili bankovnim čekom, i to u iznosu ukupnih troškova putne karte po cijeni po kojoj je ona kupljena, za dio puta koji nije izvršen odnosno dijelove puta koji nisu izvršeni, i za izvršen dio odnosno izvršene dijelove kada putovanje više ne služi svrsi u odnosu na putnikov prvobitni plan putovanja. Kada je putnik s tim suglasan, cjeloviti povrat može se isplatiti u obliku vaučera i/ili drugih usluga i to u vrijednosti koja odgovara cijeni kupljene putne karte, pod uvjetom da su uvjeti za to prilagodljivi, posebno u pogledu roka važenja i u pogledu odredišta.”

9. U članku 19. Uredbe br. 1177/2010, naslovljenom „Naknada cijene putne karte u slučaju kašnjenja u dolasku”, navodi se:

„1. Bez gubitka prava na prijevoz, putnici mogu zahtijevati naknadu od prijevoznika ako dođe do kašnjenja u dolasku na krajnje odredište kako je predviđeno ugovorom o prijevozu. Minimalan iznos naknade za kašnjenje iznosi 25 % od cijene putne karte u slučajevima kada kašnjenje traje najmanje:

(a) 1 sat u slučaju kada putovanje prema plovidbenom redu traje do najviše 4 sata;

(b) 2 sata u slučaju kada putovanje prema plovidbenom redu traje više od 4 sata, ali ne više od 8 sati;

(c) 3 sata u slučaju kada putovanje prema plovidbenom redu traje više od 8 sati, ali ne više od 24 sata; ili

(d) 6 sati u slučaju kada putovanje prema plovidbenom redu traje više od 24 sata.

Ako kašnjenje u dolasku dvostruko premašuje vrijeme predviđeno u točkama od (a) do (d), naknada iznosi 50 % od cijene putne karte.

2. Putnici koji imaju višekratnu ili sezonsku putnu kartu i koji se tijekom razdoblja njezine valjanosti suočavaju s uzastopnim kašnjenjem u dolasku mogu zahtijevati odgovarajuću naknadu u skladu s uvjetima koje je za takve slučajeve predvidio prijevoznik. Tim uvjetima propisuju se kriteriji za određivanje kašnjenja u dolasku te za određivanje naknade za zakašnjenje.

3. Naknada se izračunava s obzirom na stvarno plaćenu putnu kartu za zakašnjeli putnički prijevoz.

4. U slučaju kada se radi o prijevozu u okviru povratnog putovanja, naknada za kašnjenje u dolasku bilo na polaznoj ili povratnoj dionici puta izračunava se u odnosu na polovicu cijene plaćene za prijevoz predviđen tom uslugom putničkog prijevoza.

5. Naknada za zakašnjenje isplaćuje se u roku od 1 mjeseca od podnošenja zahtjeva za naknadu. Ta se naknada može isplatiti u obliku vaučera i/ili drugih usluga, pod uvjetom da su uvjeti za to prilagodljivi, posebno u pogledu roka važenja i u pogledu odredišta. Na zahtjev putnika naknada se isplaćuje u novcu.

6. Naknada cijene putne karte ne umanjuje se za troškove novčanih transakcija kao što su pristojbe, troškovi telefona ili poštarina. Prijevoznici mogu uvesti minimalan iznos ispod kojega se naknada neće isplatiti. Taj minimalni iznos nije veći od 6 eura.”

10. U članku 20. te uredbe, naslovljenom „Izuzeća”, navodi se:

„1. Članci 17., 18. i 19. ne primjenjuju se na putnike s otvorenim putnim kartama sve dok vrijeme polaska nije određeno, osim za putnike koji imaju višekratnu ili sezonsku putnu kartu.

2. Članci 17. i 19. ne primjenjuju se ako je putnik obaviješten o otkazu ili kašnjenju prije kupnje putne karte ili ako je otkaz ili kašnjenje uzrokovano greškom putnika.

3. Članak 17. stavak 2. ne primjenjuje se kada prijevoznik dokaže da su otkaz ili kašnjenje uzrokovani vremenskim uvjetima koji ugrožavaju sigurnu plovidbu brodom.

4. Članak 19. ne primjenjuje se kada prijevoznik dokaže da su otkaz ili kašnjenje uzrokovani vremenskim uvjetima koji ugrožavaju sigurnu plovidbu brodom ili izvanrednim okolnostima koje sprečavaju uredno izvršenje putničkog prijevoza, a koje se ne bi mogle izbjeći čak ni da su poduzete sve razumne mjere."

11. U članku 24. navedene uredbe, naslovljenom „Pritužbe", koji se nalazi u njezinu poglavlju IV., naslovljenom „Opća pravila o obavješćivanju i pritužbama", navodi se:

„1. Prijevoznici i operatori terminala uspostavljaju ili imaju uspostavljen dostupan mehanizam za rješavanje pritužbi u vezi s pravima i obvezama obuhvaćenima ovom Uredbom.

2. U slučaju kada putnik na kojega se odnosi ova Uredba želi uputiti pritužbu prijevozniku ili operatoru terminala, pritužbu podnosi u roku od 2 mjeseca od datuma izvršenja usluge ili od datuma na koji je usluga trebala biti izvršena. U roku od mjesec dana od primitka pritužbe prijevoznik ili operator terminala obavješćuju putnika da je njegova pritužba prihvaćena, odbijena ili da se još uvijek razmatra. Konačni odgovor daje se putniku u roku od najviše 2 mjeseca od primitka pritužbe."

12. Člankom 25. Uredbe br. 1177/2010, naslovljenim „Nacionalna tijela za izvršenje", koji se nalazi u njezinu poglavlju V., naslovljenom „Izvršenje i nacionalna tijela za izvršenje", određuje se:

„1. Svaka država članica određuje jedno novo ili postojeće tijelo ili više takvih tijela odgovornih za izvršenje ove Uredbe s obzirom na putnički prijevoz i kružna putovanja iz luka smještenih na njezinom državnom području i putnički prijevoz iz treće zemlje do takvih luka. Svako tijelo poduzima mjere potrebne za osiguravanje usklađenosti s ovom Uredbom.

Svako je tijelo po svojoj organizaciji, odlukama o financiranju, pravnoj strukturi i donošenju odluka nezavisno od komercijalnih interesa.

2. Države članice obavješćuju Komisiju o tijelu ili tijelima koje odrede u skladu s ovim člankom.

3. Svaki putnik može podnijeti pritužbu, u skladu s nacionalnim pravom, nadležnom tijelu određenom na temelju stavka 1. ili drugom nadležnom tijelu koje odredi država članica, o navodnoj povredi ove Uredbe. To nadležno tijelo u razumnom roku dostavlja putnicima obrazloženi odgovor na njihove pritužbe.

Država članica može odlučiti:

(a) da pritužbu prema ovoj Uredbi putnik prvo podnese prijevozniku ili operatoru terminala; i/ili

(b) da nacionalno tijelo za izvršenje ili neko drugo nadležno tijelo koje odredi država članica djeluje kao žalbeno tijelo za pritužbe koje nisu riješene prema članku 24.

Države članice koje su odlučile da sukladno članku 2. stavku 4. izuzmu određene usluge osiguravaju da postoji usporedivi mehanizam za izvršenje prava putnika."

13. Člankom 27. te uredbe, naslovljenim „Suradnja između tijela za izvršenje”, predviđa se:

„Nacionalna tijela za izvršenje iz članka 25. stavka 1. razmjenjuju informacije o svojem radu i načelima i praksi odlučivanja, u mjeri potrebnoj za dosljednu primjenu ove Uredbe. Komisija ih podupire u toj zadaći.”

B. Irsko pravo

14. European Union (rights of passengers when travelling by sea and inland waterway) Regulations 2012 (S. I. br.°394/2012) (Uredba iz 2012. o Europskoj uniji (prava putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima); u daljnjem tekstu: Uredba iz 2012.), od 10. listopada 2012., u članku 3. određuje da je NTA tijelo za izvršenje Uredbe br. 1177/2010 u smislu njezina članka 25.

15. U skladu s člankom 4. stavkom 1. Uredbe iz 2012. NTA upućuje pružatelju usluga, po službenoj dužnosti ili nakon što putnik podnese pritužbu, ako smatra da taj pružatelj usluga ne poštuje Uredbu br. 1177/2010 ili da je povređuje, obavijest u kojoj se navode predmetni propust ili povreda, kojom se tog pružatelja usluga obvezuje da u navedenom roku poduzme mjere koje se u toj obavijesti navode kako bi postupio u skladu s njom. U skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe iz 2012., nepoštovanje te obavijesti sankcionira se novčanim kaznama.

III. Činjenice u glavnom predmetu, postupak pred Sudom i prethodna pitanja

16. Irish Continental Group plc (ICG), društvo majka društva Irish Ferries, sklopio je 2016. ugovor s društvom njemačkog prava Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (u daljnjem tekstu: brodogradilište) za izgradnju ro-ro putničkog trajekta (u daljnjem tekstu: plovilo) s predviđenom isporukom tog plovila ICG-u, koje je u potpunosti certificirano za plovidbu, najkasnije 26. svibnja 2018.

17. Plovilo je trebalo početi pružati usluge tijekom ljetne sezone 2018. kako bi se osigurale različite linije, uključujući novu uslugu svakodnevne povratne plovidbe između Dublina (Irska) i Cherbourga (Francuska).

18. S obzirom na duljinu plovidbe (otprilike 18 sati), Irish Ferries predvidio je da se plovilom koristi na liniji svaki drugi dan kad ne plovi drugo plovilo kojim se to društvo koristilo tijekom sezone 2018. na linijama između gradova Rosslare (Irska) i Cherbourg te između gradova Rosslare i Roscoff (Francuska) te je tako nudio svakodnevnu uslugu između Irske i Francuske, iako iz različitih luka odnosno do tih luka.

19. U siječnju 2017. brodogradilište je obavijestilo Irish Ferries da predviđa isporuku plovila najkasnije 22. lipnja 2018.

20. Irish Ferries je 27. listopada 2017. započeo s primanjem rezervacija za sezonu 2018., pri čemu se prva plovidba predviđala 12. srpnja 2018. Brodogradilište je 1. studenoga 2017. potvrdilo da će se plovilo isporučiti 22. lipnja 2018.

21. Porukom elektroničke pošte od 18. travnja 2018. brodogradilište je obavijestilo Irish Ferries da neće isporučiti plovilo prije 13. srpnja 2018. zbog kašnjenja opremljivača prostora kao treće strane koje je angažiralo kao podizvođače, pri čemu je navelo i da „postoji mogućnost kasnije dostave zbog zastoja u opremanju vanjskih prostora”.

22. Nakon što je 20. travnja 2018. utvrdio da neće moći zamijeniti to plovilo ni plovilom iz svoje flote ni uzimanjem u zakup alternativnog plovila od brodarskog posrednika, Irish Ferries otkazao je plovidbe plovilom do novog datuma isporuke, koji se produljio dodavanjem sigurnosnog razdoblja za pripremu plovila. Irish Ferries tako je otkazao plovidbe predviđene u razdoblju između 12. srpnja i 29. srpnja 2018. (u daljnjem tekstu: prvo otkazivanje).

23. U okviru prvog otkazivanja Irish Ferries poduzeo je nekoliko koraka. Konkretno, obavijestio je sve dotične putnike o otkazivanju plovidbi dvanaest tjedana prije, pri čemu im je ponudio trenutačni cjeloviti povrat novca koji nije moguće pobijati ili mogućnost rezervacije alternativnih plovidbi po vlastitom izboru (u daljnjem tekstu: alternativne plovidbe). Budući da ne postoji druga istovjetna usluga na predmetnim linijama, Irish Ferries ponudio je svim dotičnim putnicima niz alternativnih plovidbi s različitim lukama polaska i dolaska izravno između Irske i Francuske (primjerice dan prije ili dan nakon datuma prvotno predviđene plovidbe ili na bilo koji drugi datum, ovisno o mogućnostima) ili neizravno, odnosno prelaskom preko Velike Britanije (u daljnjem tekstu: kopneni put). Međutim, NTA pred sudom koji je uputio zahtjev osporava činjenicu da je Irish Ferries ponudio svim dotičnim putnicima preusmjeravanje kopnenim putem.

24. Što se tiče putnika koji su preusmjereni do i od Rosslarea (umjesto Dublina) i/ili do i od Roscoffa (umjesto Cherbourga), Irish Ferries nije im ponudio nadoknadu eventualnih dodatnih troškova koji su tim putnicima nastali zbog promjene luke polaska ili dolaska (u daljnjem tekstu: dodatni troškovi). Naime, Irish Ferries smatrao je da dodatne troškove nisu snosili svi putnici s obzirom na to da su se neki od njih nalazili bliže Rosslareu i provodili odmor bliže Roscoffu nego Cherbourgu.

25. NTA je 9. svibnja 2018. obavijestio Irish Ferries da je ispitao okolnosti prvog otkazivanja kako bi utvrdio uvjete za izvršenje Uredbe br. 1177/2010 u tom slučaju i zatražio je od Irish Ferriesa da ga obavijesti o razlozima na temelju kojih je smatrao da je to otkazivanje posljedica izvanrednih okolnosti koje su bile izvan njegove kontrole. Irish Ferries iznio je NTA-u detaljnu argumentaciju u pogledu predmetnog otkazivanja.

26. NTA je 1. lipnja 2018. zatražio od društva Irish Ferries da mu dostavi informacije o tome kako potonje društvo djeluje u skladu s člankom 18. Uredbe br. 1177/2010. Irish Ferries odgovorio je 8. lipnja 2018. te je uslijedila razmjena dopisa.

27. Brodogradilište je 11. lipnja 2018. obavijestilo Irish Ferries o daljnjem kašnjenju isporuke plovila do neodređenog datuma u rujnu zbog kašnjenja podizvođača s radovima koji se odnose na električno ožičenje i ugradnju električnog sustava trupa i palube broda kao i kašnjenju isporuke unutarnjih dijelova za javne prostore. Budući da se Irish Ferries nije mogao koristiti plovilom, odlučio je otkazati sve zakazane plovidbe nakon 30. srpnja 2018. (u daljnjem tekstu: drugo otkazivanje). U svakom slučaju, plovilo je isporučeno 12. prosinca 2018., s kašnjenjem od oko 200 dana.

28. U okviru drugog otkazivanja Irish Ferries poduzeo je nekoliko koraka u pogledu dotičnih putnika, odnosno konkretno, s jedne strane, obavijestio ih je o drugom otkazivanju čim mu je potvrđeno da nije moguće uzeti u zakup alternativno plovilo, pri čemu je poštovao otkazni rok od

sedam do 12 tjedana i, s druge strane, ponudio im je sljedeće izbore: mogućnost da otkažu prvotne plovidbe i ostvare trenutačni cjeloviti povrat novca; mogućnost plovidbe na alternativnim linijama prema Francuskoj bez nadoknade dodatnih troškova ako su nastali i, naposljetku, mogućnost preusmjeravanja kopnenim putem po vlastitom izboru u skladu s ponuđenim mogućnostima, od bilo koje irske trajektne luke do francuskih luka Cherbourg, Roscoff, Calais i Caen. U potonjem slučaju putnicima su se nadoknadili troškovi goriva za prelazak Velike Britanije.

29. Iz tih je koraka proizašlo da je od 20 000 putnika na koje su se odnosila ta otkazivanja, njih 82 % odabralo opciju alternativnih plovidbi s društvom Irish Ferries ili drugim prijevoznicima, 3 % ih je odabralo kopneni put, a ostalih 15 % prihvatilo je puni povrat novca.

30. Što se tiče putnika koji su odabrali mogućnost alternativnih plovidbi, eventualni dodatni troškovi nisu naplaćeni putnicima, nego ih je platio Irish Ferries. Usto, eventualne razlike u cijeni karte nadoknadio je Irish Ferries.

31. Što se tiče putnika koji su odabrali opciju kopnenog puta, Irish Ferries nadoknadio im je trošak goriva potrebnog za prelazak Velike Britanije.

32. Međutim, Irish Ferries nije platio naknadu štete zbog kašnjenja u dolasku na konačno odredište putnicima koji su je zatražili, na temelju članka 19. Uredbe br. 1177/2010, pri čemu je smatrao da, s obzirom na to da je ponudio preusmjeravanje i povrat cijene putne karte u skladu s člankom 18. te uredbe, članci 18. i 19. te uredbe ne primjenjuju se istodobno.

33. NTA je 1. kolovoza 2018. dostavio društvu Irish Ferries preliminarnu obavijest u pogledu primjene Uredbe iz 2012. na otkazane plovidbe, na koju je Irish Ferries odgovorio 15. kolovoza 2018.

34. NTA je 19. listopada 2018. donio odluku na temelju koje je smatrao, kao prvo, da se Uredba br. 1177/2010 primjenjuje na otkazivanje plovidbi između Dublina i Cherbourga tijekom ljeta 2018., kao drugo, da je Irish Ferries povrijedio zahtjeve predviđene u članku 18. te uredbe i, kao treće, da taj pomorski prijevoznik nije poštovao članak 19. navedene uredbe. U skladu s člankom 4. stavkom 1. Uredbe iz 2012., ta se odluka potvrdila izdavanjem dviju obavijesti. Irish Ferries podnio je svoje primjedbe na tu odluku.

35. Odlukom od 25. siječnja 2019. NTA je potvrdio obavijesti poslane na temelju članka 4. stavka 1. Uredbe iz 2012. i vezi s člancima 18. i 19. Uredbe 1177/2010 (u daljnjem tekstu: sporna odluka).

36. Smatrao je, s jedne strane, da je Irish Ferries povrijedio članak 18. Uredbe br. 1177/2010 u pogledu putnika na koje su se odnosile otkazane plovidbe, ako su ti putnici morali putovati u Rosslare ili iz Rosslarea (umjesto Dublina) i/ili u Roscoff ili iz Roscoffa (umjesto Cherbourga). NTA je tražio od društva Irish Ferries da nadoknadi eventualne dodatne troškove nastale putnicima kojima je otkazana plovidba i koji su odabrali opciju preusmjeravanja u Rosslare ili iz Rosslarea (umjesto Dublina) i/ili u Roscoff ili iz Roscoffa (umjesto Cherbourga).

37. Smatrao je, s druge strane, da je Irish Ferries povrijedio članak 19. Uredbe br. 1177/2010 i naložio mu je da plati naknadu štete putnicima koji su kasnili na konačno odredište, kako je utvrđeno u ugovoru o prijevozu.

38. Irish Ferries osporavao je spornu odluku kao i obavijesti poslane na temelju članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 pred High Courtom (Visoki sud, Irska), pri čemu je tvrdio, kao prvo, da ta uredba nije primjenjiva kad do otkazivanja dođe nekoliko tjedana prije datuma predviđenih plovidbi. Kao drugo, Irish Ferries osporavao je tumačenje i primjenu članaka 18. do 20. navedene uredbe koju je proveo NTA. Konkretnije, tvrdio je da je kašnjenje u isporuci plovila „izvanredna okolnost" kojom ga se oslobađa od isplate naknade štete predviđene u članku 19. te uredbe. Kao treće, Irish Ferries prigovarao je NTA-u da je povrijedio članak 25. te uredbe time što je prekoračio ovlasti. Naime, NTA je izvršavao svoju nadležnost nad uslugama prijevoza iz Francuske u Irsku, iako su te usluge obuhvaćene isključivom nadležnosti francuskog tijela. Kao četvrto, Irish Ferries prigovara NTA-u da je povrijedio članak 24. Uredbe br. 1177/2010 time što nije ograničio učinak svoje odluke na putnike koji su podnijeli pritužbu u propisanom obliku i u rokovima predviđenima u članku 24. te uredbe. Kao peto i posljednje, Irish Ferries osporavao je valjanost navedene uredbe s obzirom na načela proporcionalnosti, pravne sigurnosti i jednakog postupanja kao i članke 16., 17. i 20. Povelje Europske unije o temeljnim pravima (u daljnjem tekstu: Povelja).

39. U tim je okolnostima High Court (Visoki sud) odlukom od 22. srpnja 2019., koju je Sud zaprimio 26. srpnja 2019., odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

„A. Primjenjivost Uredbe [br. 1177/2010]

1. Primjenjuje li se Uredba [br. 1177/2010] (posebno članci 18. i/ili 19.) u okolnostima u kojima su putnici unaprijed izvršili rezervacije i sklopili ugovore o prijevozu, a usluge putničkog prijevoza otkazane su uz otkazni rok od najmanje sedam tjedana prije predviđenog polaska zbog kašnjenja u isporuci novog plovila trajektnom prijevozniku? U vezi s tim, je li nešto od navedenog (ili sve) relevantno za primjenjivost [navedene] Uredbe:

   (a) isporuka je naposljetku kasnila 200 dana;

   (b) trajektni prijevoznik morao je otkazati cijelu sezonu plovidbe;

   (c) nije bilo moguće nabaviti nijedno prikladno alternativno plovilo;

   (d) trajektni prijevoznik promijenio je rezervacije za više od 20 000 putnika na različitim plovidbama ili im je nadoknadio njihovu cijenu prijevoza;

   (e) plovidbe su bile na novoj liniji koju je otvorio trajektni prijevoznik bez slične alternativne usluge na toj liniji?

   B. Tumačenje članka 18. Uredbe [br. 1177/2010]

   Na ovo je pitanje potrebno odgovoriti samo ako se članak 18. [Uredbe br. 1177/2010] može primijeniti.

2. Ako je putnik preusmjeren u skladu s [tim] člankom 18., postoji li novi ugovor o prijevozu tako da se pravo na odštetu na temelju članka 19. treba utvrditi u skladu s tim novim ugovorom, a ne s izvornim ugovorom o prijevozu?

3. (a) Ako se primjenjuje [navedeni] članak 18., smatra li se ‚preusmjeravanjem do konačnog odredišta' u smislu [tog] članka 18. pružanje alternativne plovidbe na bilo kojoj drugoj liniji ili linijama koje su dostupne i koje je izabrao putnik, uključujući kopneni put (primjerice, putovanje iz Irske u Ujedinjenu Kraljevinu trajektom, a zatim vožnja,

za koju trajektni prijevoznik putniku nadoknađuje troškove goriva, do luke u Ujedinjenoj Kraljevini s vezom prema Francuskoj i putovanje odande do Francuske, pri čemu putnik bira svaku plovidbu), ako je plovidba otkazana i ne postoji alternativna usluga na toj liniji (to jest, nema izravne usluge između tih dviju luka)? U slučaju niječnog odgovora, koje kriterije treba primijeniti pri određivanju je li riječ o preusmjeravanju u ‚usporedivim uvjetima'?

(b) Ako ne postoji alternativna plovidba na otkazanoj liniji, tako da se oštećeni putnik ne može smjestiti na izravnu plovidbu iz izvorne luke ukrcaja do konačnog odredišta kako je navedeno u ugovoru o prijevozu, je li prijevoznik dužan platiti sve dodatne troškove koji su nastali preusmjerenom putniku na putovanju do i iz nove luke ukrcaja i/ili do i iz nove luke odredišta?

C. Tumačenje članka 19. Uredbe [br. 1177/2010]

4. (a) Može li se članak 19. [Uredbe br. 1177/2010] primjenjivati kada je putovanje ustvari već otkazano najmanje sedam tjedana prije predviđenog polaska? Ako se primjenjuje [taj] članak 19., primjenjuje li se u slučaju kada je primijenjen članak 18. [te uredbe], a putnik je bio preusmjeren bez dodatnih troškova i/ili je ostvario povrat i/ili je odabrao kasniju plovidbu?

(b) Ako se primjenjuje članak 19. [Uredbe br. 1177/2010], što je ‚krajnje [konačno] odredište' u smislu [tog članka]?

5. Ako se članak 19. [Uredbe br. 1177/2010] može primjenjivati:

(a) Kako se u takvim okolnostima treba mjeriti razdoblje kašnjenja?

(b) Kako se *cijena* u smislu [tog] članka 19. izračunava prilikom određivanja visine naknade koju treba platiti, a posebno uključuje li troškove koji se odnose na dodatke (npr. kabine, kućice za pse i saloni prvog razreda)?

D. Tumačenje članka 20. stavka 4. [, Uredbe br. 1177/2010]

6. Ako se Uredba [br. 1177/2010] primjenjuje, jesu li okolnosti i razmatranja iz prvog pitanja ‚izvanredne okolnosti koje se ne bi mogle izbjeći čak ni da su poduzete sve razumne mjere' u smislu članka 20. stavka 4. [Uredbe br. 1177/2010]?

E. Tumačenje članka 24. [Uredbe br. 1177/2010]

7. Nameće li se člankom 24. [Uredbe br. 1177/2010] svakom putniku koji traži naknadu na temelju članka 19. [te uredbe] obveza da podnese pritužbu u roku od dva mjeseca od dana kad je usluga izvršena ili je trebala biti izvršena?

F. Tumačenje članka 25. [Uredbe br. 1177/2010]

8. Je li nadležnost nacionalnog nadležnog tijela odgovornog za provedbu Uredbe [br. 1177/2010] ograničena na plovidbe koje uključuju luke navedene u članku 25. [te uredbe] ili se može proširiti i na *povratnu* plovidbu iz luke druge države članice u državu nacionalnog nadležnog tijela?

G. Valjanost odluke i obavijestî

9. (a) Koja načela i pravila prava Unije treba primijeniti sud koji je uputio zahtjev pri ocjeni valjanosti odluke i/ili obavijestî nacionalnog […] tijela [odgovornog za provedbu Uredbe br. 1177/2010] na temelju članaka 16., 17., 20. i/ili 47. Povelje i/ili načela proporcionalnosti, pravne sigurnosti i jednakog postupanja?

(b) Je li test nerazumnosti, koji bi trebao primijeniti domaći sud, test postojanja očitih pogrešaka?

H. Valjanost Uredbe [br.] 1177/2010

Ovo će pitanje biti postavljeno ovisno o odgovorima na prethodna pitanja.

10. Je li Uredba [br.] 1177/2010 valjana u pogledu prava Unije, uzimajući u obzir posebno:

(a) članke 16., 17. i 20. Povelje,

(b) činjenicu da zračni prijevoznici nemaju obvezu platiti odštetu ako putnika o otkazivanju obavijeste najmanje dva tjedna prije vremena polaska predviđenog redom letenja (članak 5. stavak 1. točka (c) podtočka (i) Uredbe [br.] 261/2004),

(c) načela proporcionalnosti, pravne sigurnosti i jednakog postupanja?"

40. Pisana očitovanja podnijele su stranke glavnog postupka, Irska, Europski parlament, Vijeće Europske unije i Europska komisija. Te su zainteresirane osobe bile zastupane i na raspravi održanoj 9. rujna 2020.

IV. Analiza

41. Deset pitanja ovog zahtjeva za prethodnu odluku odnose se na različite aspekte Uredbe br. 1177/2010. Naime, svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev nastoji najprije utvrditi primjenjuje li se ta uredba na glavni postupak. Nadalje, svojim drugim, trećim, četvrtim, petim, šestim, sedmim, osmim i devetim pitanjem traži tumačenje niza posebnih odredaba navedene uredbe. Naposljetku, svojim desetim pitanjem taj sud traži od Suda da odluči o valjanosti te uredbe.

42. Kako bi se ispitala valjanost akta prava Unije, najprije valja odbiti hipotezu prema kojoj to ispitivanje nema nikakve veze s činjeničnim stanjem ili predmetom glavnog postupka[6]. Stoga analiza prvog pitanja treba prethoditi analizi desetog pitanja.

43. Nadalje, kad se valjanost odredaba akta prava Unije dovodi u pitanje zbog navodne povrede određenih općih načela, valja najprije utvrditi smisao tih odredaba. U skladu s općim načelom tumačenja, odredbe prava Unije treba tumačiti, u najvećoj mogućoj mjeri, na način koji ne dovodi u pitanje njihovu valjanost i usklađenost s cjelokupnim primarnim pravom[7]. Ispitivanjem njihove valjanosti a da se prethodno ne utvrdi njihov smisao zanemarilo bi se to načelo. Budući da se drugo, treće, četvrto, peto, šesto, sedmo, osmo i deveto pitanje odnose na tumačenje niza odredaba Uredbe br. 1177/2010, na čiju se valjanost odnosi deseto pitanje, najprije valja odgovoriti na ta prvonavedena pitanja.

6 Vidjeti u tom smislu presudu od 16. lipnja 1981., Salonia (126/80, EU:C:1981:136, t. 6.).

7 Vidjeti u tom smislu presudu od 31. siječnja 2013., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, t. 44.).

44. Slijedom toga, u mojoj će se analizi poštovati redoslijed pitanja koja je postavio sud koji je uputio zahtjev. Najprije ću ispitati područje primjene Uredbe br. 1177/2010 (prvo pitanje), zatim njezine posebne odredbe (drugo, treće, četvrto, peto, šesto, sedmo, osmo i deveto pitanje) i, naposljetku, valjanost te uredbe (deseto pitanje).

A. Primjenjivost Uredbe br. 1177/2010

45. Svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev općenito pita o primjenjivosti Uredbe br. 1177/2010 i, konkretnije, o primjenjivosti njezinih članaka 18. i 19. u slučaju u kojem je usluga pomorskog prijevoza otkazana, uz otkazni rok od najmanje sedam tjedana prije predviđenog polaska zbog kašnjenja u isporuci plovila kojim se planiralo osigurati tu uslugu prijevoza i koje se nije moglo zamijeniti.

46. Točno je da sud koji je uputio zahtjev pita i o primjenjivosti Uredbe br. 1177/2010 s obzirom na sve okolnosti iz teksta prvog pitanja točaka (a) do (e). Međutim, Irish Ferries, na čiju se argumentaciju čini se odnosi prvo pitanje, upućuje na te okolnosti samo kako bi potkrijepio svoju argumentaciju o načelu *impossibilium nulla obligatio est*. U ovom slučaju smatram da predmetne okolnosti ne mogu izmijeniti moju analizu koja se odnosi na primjenjivost Uredbe br. 1177/2010, tako da se te okolnosti ne trebaju zasebno ispitati. Suprotno tomu, te se okolnosti mogu uzeti u obzir u okviru šestog pitanja i ispitivanja „razumnih mjera" u smislu članka 20. stavka 4. te uredbe.

47. Osim toga, u svojem prvom pitanju sud koji je uputio zahtjev upotrebljava dva različita pojma, odnosno pojam „unaprijed izvršene rezervacije" putnikâ i pojam „ugovori o prijevozu" koje su ti putnici sklopili. Na temelju teksta tog pitanja može se stoga *a priori* smatrati da taj sud razlikuje ta dva pojma. Doista, prvo pitanje odnosi se na putnike koji su istodobno izvršili rezervacije i sklopili ugovore o prijevozu. Od Suda se stoga ne traži da zasebno odluči, s jedne strane, o situaciji putnika koji su izvršili rezervaciju i, s druge strane, o situaciji putnika koji su sklopili ugovor o prijevozu.

48. Radi sveobuhvatnosti valja napomenuti da se, za razliku od Uredbe br. 261/2004, u Uredbi br. 1177/2010 ne upotrebljava pojam „rezervacija" u definiciji njezina područja primjene [8].

49. Iako se taj pojam upotrebljava samo u poglavlju II. Uredbe br. 1177/2010, naslovljenom „Prava osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti", odredbe iz tog poglavlja mogu upućivati na to da je rezervacija izvršena prije sklapanja ugovora o prijevozu. Naime, u člancima 7. i 8. te uredbe razlikuje se prihvaćanje rezervacije i izdavanje putne karte.

50. U tom smislu, iz definicija u članku 3. točkama (m) i (n) Uredbe br. 1177/2010 proizlazi da je dokaz postojanja „ugovora o prijevozu", među ostalim, „putna karta". Suprotno tomu, tom se uredbom ne utvrđuje slična povezanost između „ugovora o prijevozu" i „rezervacije" [9]. Osim toga, u članku 3. točki (m) navedene uredbe navodi se da se ugovor o prijevozu sklapa „između prijevoznika i putnika, za pružanje jedne ili više usluga putničkog prijevoza ili kružnih putovanja". Stoga se ne može isključiti da je zakonodavac Unije namjeravao pridati svojstvo „putnik" ne *činjenici da se izvršila rezervacija*, nego tomu da se *sklopio* ugovor o prijevozu.

[8] Naime, člankom 3. stavkom 2. Uredbe br. 261/2004 u biti se predviđa da se ta uredba primjenjuje na putnike koji putuju iz zračne luke ako imaju potvrđenu rezervaciju i prijave se za let.

[9] Člankom 2. točkom (g) Uredbe br. 261/2004 ipak se utvrđuje povezanost između „rezervacije" i „putne karte" u smislu članka 2. točke (f) te uredbe. U skladu s tom prvom odredbom, „rezervacija" znači činjenica da putnik ima kartu ili drugi dokaz, koji ukazuje da je rezervacija prihvaćena i potvrđena od strane zračnog prijevoznika ili tour operatora.

Međutim, kao što sam naveo [10], zaključci koje sud koji je uputio zahtjev donosi u okviru svojeg prvog pitanja, o postojanju eventualnih razlika između „unaprijed izvršenih rezervacija" i „ugovorâ o prijevozu" nisu relevantni. Naime, iz teksta tog pitanja proizlazi da je svaki putnik koji je izvršio rezervaciju ujedno i sklopio ugovor o prijevozu.

1. Pojašnjenje prvog prethodnog pitanja

51. Prvo prethodno pitanje temelji se na argumentaciji društva Irish Ferries prema kojoj se Uredba br. 1177/2010 primjenjuje samo na dvije kategorije putnika, odnosno, s jedne strane, putnike čija predstojeća plovidba kasni ili je otkazana i koji se fizički nalaze u luci i, s druge strane, putnike koji su u fazi krstarenja. Suprotno tomu, tom uredbom nisu obuhvaćeni putnici koje je prijevoznik obavijestio o otkazivanju plovidbe uz otkazni rok od najmanje sedam tjedana prije polaska [11].

52. Kako bi tvrdio da ta treća kategorija putnika nije obuhvaćena područjem primjene Uredbe br. 1177/2010, Irish Ferries upućuje, kao prvo, na tekst odredaba te uredbe i njezinu strukturu.

53. Konkretno, Irish Ferries iz upotrebe izraza „prekinuto putovanje", u naslovu poglavlja III. Uredbe br. 1177/2010, zaključuje da se ta uredba ne odnosi na uslugu prijevoza koja još nije započela.

54. Osim toga, člankom 17. stavcima 1. i 2. Uredbe br. 1177/2010 prijevoznici se obvezuju na to da pruže informacije i određene usluge („besplatni obrok ili osvježavajući napici" i „smještaj na brodu ili na kopnu") putnicima u slučaju otkazivanja ili kašnjenja usluge prijevoza. Irish Ferries smatra da ta odredba ima smisla samo ako se primjenjuje na putnike koji se već nalaze u luci ili na lučkom terminalu.

55. U tom smislu Irish Ferries navodi da se u slučaju otkaza polaska ili kašnjenja u polasku člankom 18. stavcima 1. i 3. Uredbe br. 1177/2010, s jedne strane, nalaže obveza da se putniku „odmah" ponudi preusmjeravanje ili povrat cijene putne karte i, s druge stane, predviđa da povrat cijene putne karte odgovara cijeni „za dio puta koji nije izvršen odnosno dijelove puta koji nisu izvršeni". Jednako tako, članak 19. te uredbe odnosi se na putnike kod kojih je došlo do „kašnjenja u dolasku na krajnje odredište" i stoga se ne odnosi na putnike koji su u tranzitu ili u luci. Usto, duljina kašnjenja u polasku i dolasku, na koju se odnose te dvije odredbe, znači, prema mišljenju društva Irish Ferries, da je riječ o odredbi primjenjivoj na putnike koji su u tranzitu ili koji se nalaze u blizini luke.

56. Kao drugo, Irish Ferries tvrdi da se putnicima u zračnom i željezničkom prometu ne nadoknađuje šteta kad su bili obaviješteni o otkazivanju usluge prijevoza najmanje dva tjedna prije (članak 5. stavak 1. točka (c) Uredbe br. 261/2004) ili na odgovarajući način (Komisijine smjernice za tumačenje [12]). Iako Uredba br. 1177/2010 ima za cilj, kao što se to navodi u njezinoj uvodnoj izjavi 1., osiguravanje visoke razine zaštite putnika u pomorskom prometu, usporedive s onom u drugim načinima prijevoza, ta se uredba ne može primijeniti kad su obavijesti o otkazivanju poslane putnicima uz otkazni rok od najmanje sedam tjedana.

[10] Vidjeti točku 47. ovog mišljenja.

[11] Otkazni rok od najmanje sedam tjedana iz prethodnih pitanja izračunava se u odnosu na datum na koji je Irish Ferries obavijestio svoje putnike o otkazivanju usluga prijevoza. Vidjeti točku 28. ovog mišljenja.

[12] Komunikacija Komisije, Smjernice za tumačenje [Uredbe br. 1371/2007] (SL 2015., C 220, str. 1.) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015XC0704(01)

57. Kao treće, Irish Ferries tvrdi da okolnosti navedene u prvom pitanju točkama (a) do (e) pokazuju opseg poteškoća do kojih je došlo zbog kašnjenja isporuke. U tom okviru, upućujući na načelo *impossibilium nulla obligatio est*, koje je priznato u sudskoj praksi Suda [13], to društvo tvrdi, s jedne stane, da se odredbom prava Unije ne može naložiti obveza koju je nemoguće izvršiti. S druge strane, u biti tvrdi da su poteškoće na koje se naišlo takve da su se ugovori sklopljeni s putnicima trebali smatrati raskinutima zbog nemogućnosti izvršenja.

58. S obzirom na činjenicu da prvo pitanje odražava argumentaciju na koju se poziva Irish Ferries, ispitat ću to pitanje s obzirom na tri niza argumenata koji su izneseni u ovoj presudi.

2. Tekst i struktura Uredbe br. 1177/2010

59. Najprije valja napomenuti da se člankom 2. stavkom 1. Uredbe br. 1177/2010, naslovljenim „Područje primjene”, određuju kategorije putnika na koje se ta uredba primjenjuje, a njezinim člankom 2. stavkom 2. kategorije putnika na koje se ne primjenjuje. Ništa ne upućuje na to da se zbog činjenice da je putnik prethodno obaviješten o otkazivanju, on može isključiti iz područja primjene navedene uredbe. Takav uvjet jednostavno ne postoji u toj odredbi.

60. Točno je da se, u skladu s člankom 2. stavkom 1. Uredbe br. 1177/2010, ta uredba primjenjuje na putnike koji putuju u putničkom prijevozu ili na kružnom putovanju. Međutim, iz toga se ne može zaključiti da se ta uredba ne primjenjuje na putnike koji nisu na svojim putovanjima.

61. Naime, Uredba br. 1177/2010 sadržava odredbe koje su nedvojbeno primjenjive u fazi koja prethodi fazi stvarnog putovanja. Kako bi se to potkrijepilo, člankom 4. stavkom 2. te uredbe u biti se predviđa da se ugovorni uvjeti i tarife koje primjenjuju prijevoznici ili prodavatelji putnih karata nude javnosti bez ikakve diskriminacije. Jednako tako, u skladu s člankom 7. stavkom 1. navedene uredbe ne smije se odbiti prihvatiti rezervaciju, odbiti izdati ili drukčije osigurati putnu kartu niti odbiti ukrcati osobe na temelju invaliditeta ili smanjene pokretljivosti kao takve.

62. Osim toga, u Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 [14] (u daljnjem tekstu: Prijedlog uredbe), u njegovu članku 2. ne upućuje se na putnike na koje se ta uredba primjenjuje. U tom se članku navodi da se uredba „primjenjuje na usluge komercijalnog putničkog prijevoza morem ili unutarnjim plovnim putovima”. Nakon mišljenja Parlamenta u prvom čitanju [15] i stajališta Vijeća u prvom čitanju [16], ta je odredba u biti dobila svoj konačni tekst. Međutim, ništa ne upućuje na to da su te institucije namjeravale ograničiti područje primjene Uredbe br. 1177/2010 na način na koji je to predvidio Irish Ferries. S obzirom na cilj osiguravanja visoke razine zaštite putnika, usporedive s onom u drugim načinima prijevoza, na kojem se temeljio Prijedlog uredbe na početku pripremnih akata i koji se navodi u njezinoj uvodnoj izjavi 1., takvoj je namjeri trebalo posvetiti posebnu pozornost. Naime, ograničavanjem područja primjene Uredbe br. 1177/2010 smanjila bi se razina zaštite putnika.

[13] Irish Ferries u tom se kontekstu poziva na presude od 3. ožujka 2016., Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, t. 42.) i od 6. studenoga 2018., Scuola Elementare Maria Montessori/Komisija, Komisija/Scuola Elementare Maria Montessori i Komisija/Ferracci (C-622/16 P do C-624/16 P, EU:C:2018:873, t. 79.).

[14] COM(2008) 816 *final*

[15] U skladu s mišljenjem Parlamenta P6_TC1-COD(2008)0246, uredba se primjenjuje „na komercijalni prijevoz putničkim plovilima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima”. Vidjeti i izmjenu br. 9 Izvješća o prijedlogu uredbe (2008/0246(COD)).

[16] U skladu sa stajalištem Vijeća (EU) br. 5/2010 (SL 2010., C 122 E, str. 19.), uredba se primjenjuje na putnike koji putuju u putničkom prijevozu ili na kružnom putovanju.

63. Nadalje, što se tiče konkretnije primjenjivosti odredaba iz poglavlja III. Uredbe br. 1177/2010, osobito članaka 18. i 19. te uredbe, smatram da se, suprotno onomu što tvrdi Irish Ferries, izraz „prekinuto putovanje" iz naslova tog poglavlja ne može tumačiti na način da se dio putovanja već trebao dogoditi prije njegova prekida zbog situacije koja je obuhvaćena tim poglavljem. Naime, u skladu s tumačenjem društva Irish Ferries, definicijom pojma „putovanje" u biti se određuje područje primjene odredaba iz tog poglavlja. Međutim, budući da taj pojam nije definiran u toj uredbi, njegov smisao treba utvrditi s više točnosti.

64. Osim toga, u članku 20. Uredbe br. 1177/2010, naslovljenom „Izuzeća", navode se situacije u kojima se članci 18. i 19. te uredbe ne primjenjuju. Ni činjenica da se prethodno primila obavijest o otkazu ni činjenica da je došlo do prekida tijekom putovanja nisu navedene među tim situacijama. Usto, u pravnoj se teoriji navodi da su situacije u kojima se odgovornost prijevoznika utvrdila na temelju tih odredaba, a da pritom putovanje nije prekinuto, češće i važnije s praktičnog stajališta [17].

65. Točno je da se čini da su usluge koje se besplatno nude putnicima na temelju članka 17. stavaka 1. i 2. Uredbe br. 1177/2010 relevantne za putnika, osobito na njegovu putovanju. Međutim, obveza da se ta odredba primjenjuje u situacijama kao što je ona koja je opisana u prvom pitanju „ublažava" se pojašnjenjima koja se u njoj navode, prema kojima se te usluge trebaju pružiti, što se tiče besplatnog obroka ili osvježavajućih napitaka, „primjereno vremenu čekanja i pod uvjetom da su oni raspoloživi ili da ih je razumno moguće pribaviti", a što se tiče smještaja na brodu ili na kopnu, onda kad je nužan.

66. Naposljetku, valja napomenuti da se u člancima 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 obveza prethodnog obavještavanja o otkazivanju ne navodi kao uvjet njihove neprimjenjivosti. Osim toga, izmjena br. 59 koju je Parlament predložio u svojem mišljenju u prvom čitanju, na temelju koje pomorski prijevoznik ne treba isplatiti naknadu kad je obavijestio putnika o otkazivanju plovidbe najkasnije tri dana prije predviđenog polaska, tijekom pripremnih akata nije preuzeta u Uredbi br. 1177/2010. Tom se okolnosti potkrepljuje razmatranje prema kojem zakonodavac Unije nije namjeravao ograničiti područje primjene te uredbe ili njezinih članaka 18. i 19. na način na koji je to predvidio Irish Ferries.

3. Usporedba uredbi br. 261/2004, br. 1371/2007, br. 1177/2010 i br. 181/2011

67. U skladu s uvodnom izjavom 1. Uredbe br. 1177/2010, njezin cilj je osiguravanje *razine zaštite putnika u pomorskom prometu usporedive* s onom u drugim načinima prijevoza. *De lege ferenda*, određenim zakonodavnim prijedlozima nastoji se utvrditi slična razina zaštite potrošača u Uniji [18]. Međutim, prema ustaljenoj sudskoj praksi, *ne mogu se usporediti situacije poduzetnika koji posluju u sektoru djelatnosti različitih načina prijevoza* jer, s obzirom na njihove načine funkcioniranja, uvjete dostupnosti i raspodjelu mreža, ti različiti načini prijevoza u pogledu uvjeta upotrebe nisu zamjenjivi [19].

[17] Vidjeti u tom smislu Stec, M., „Ochrona pasażera w transporcie morskim i w żegludze śródlądowej w świetle rozporządzenia (UE) nr 1177/2010", Kostański, P., Podrecki, P. i Targosz, T., (ur.), *Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple*, Wolters Kluwer, Varšava, 2017., str. 1408.

[18] Vidjeti Erceg, B. i Vasilj, A., „Current affairs in passengers rights protection in the European Union", *EU and Comparative Law Issues and Challenges*, 2018., sv. 2., str. 222. i 223.

[19] Vidjeti presude od 10. siječnja 2006., IATA i ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, t. 96.); od 31. siječnja 2013., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, t. 56.) i od 26. rujna 2013., ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, t. 47.).

68. Kako bi se to potkrijepilo, na razini prava Unije prava putnika u željezničkom prometu utvrđuju se Uredbom br. 1371/2007. Tom se uredbom predviđa, među ostalim, da bez gubitka prava na prijevoz putnik može od željezničkog prijevoznika zatražiti naknadu za kašnjenja ako dođe do kašnjenja između mjesta polaska i odredišta koji su navedeni na karti, za koje putnik nije dobio povrat cijene karte u skladu s člankom 16. navedene uredbe [20]. Tom se uredbom ne predviđa da su željeznički prijevoznici oslobođeni od obveze isplate naknade iz članka 17. stavka 1. Uredbe br. 1371/2007 kad se kašnjenje može pripisati slučaju više sile. U tim se okolnostima može postaviti pitanje mogu li se razlozi oslobađanja prijevoznika od odgovornosti, predviđeni uredbama br. 261/2004, br. 1177/2010 i br. 181/2011, koje se redom odnose na prijevoz putnika zrakoplovom, brodom i autobusom, po analogiji primijeniti na željeznički prijevoz.

69. U presudi ÖBB-Personenverkehr [21] Sud je na to pitanje odgovorio niječno. Upućivanjem na sudsku praksu koju sam naveo u točki 67. ovog mišljenja, Sud je priznao da je zakonodavac Unije mogao uvesti pravila kojima se predviđa različita razina zaštite potrošača ovisno o predmetnom sektoru prijevoza [22].

70. S obzirom na ta pojašnjenja u sudskoj praksi, usporedbom uredbi o različitim načinima prijevoza sudskom se praksom ne mogu uvesti rješenja koja dovode do usklađivanja, što se tiče svih načina prijevoza, obveza prijevoznika u slučaju otkazivanja ili kašnjenja u putničkom prijevozu. Stoga treba poštovati volju zakonodavca Unije da se te uredbe ne uspoređuju.

4. Načelo impossibilium nulla obligatio est

71. To načelo podrazumijeva da se tim pravom pojedincima ne nalažu obveze čije je izvršenje objektivno i apsolutno nemoguće [23] i da se odredbe prava Unije tumače na način koji omogućuje da se izbjegne nalaganje takvih obveza [24].

72. Međutim, objektivna i apsolutna nemogućnost ne može se usporediti s postojanjem poteškoća u izvršenju obveza koje proizlaze iz prava Unije. Štoviše, važnost cilja zaštite potrošača, koji uključuje zaštitu putnika u pomorskom prometu, može opravdati čak i značajne negativne ekonomske posljedice za određene gospodarske subjekte [25]. Usto, dok se člancima 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 nalažu obveze prijevozniku, člankom 20. stavcima 3. i 4. te uredbe omogućuje se da se tog prijevoznika u posebnim okolnostima oslobodi od tih obveza i jamči se da se taj prijevoznik ne nalazi u situaciji usporedivoj s onom apsolutne nemogućnosti.

73. Zbog istih razloga, kako bi se odredilo treba li na temelju nacionalnog prava ugovore koji su sklopljeni s putnicima smatrati raskinutima zbog nemogućnosti izvršenja, sud koji je uputio zahtjev treba uzeti u obzir činjenicu da se, neovisno o pravu primjenjivom na njih, potonji ugovori odnose na obveze koje proizlaze iz Uredbe br. 1177/2010 kojom se, kao što sam upravo objasnio, prijevozniku ne onemogućuje da izvršava svoje ugovorne obveze.

[20] Vidjeti članak 17. stavak 1. Uredbe br. 1371/2007.

[21] Presuda od 26. rujna 2013. (C-509/11, EU:C:2013:613, t. 48.)

[22] Vidjeti presudu od 26. rujna 2013., ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, t. 47.).

[23] Vidjeti po analogiji sa sudskom praksom o primjeni tog načela na Komisijine odluke presudu od 6. studenoga 2018., Scuola Elementare Maria Montessori/Komisija, Komisija/Scuola Elementare Maria Montessori i Komisija/Ferracci (C-622/16 P do C-624/16 P, EU:C:2018:873, t. 82. i navedena sudska praksa).

[24] Vidjeti u tom smislu presudu od 3. ožujka 2016., Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, t. 42.).

[25] Vidjeti po analogiji presudu od 23. listopada 2012., Nelson i dr. (C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 81.).

74. Kako bi se zaključila analiza koja se odnosi na prvo prethodno pitanje, predlažem da se na njega odgovori na način da se Uredba br. 1177/2010, konkretno njezini članci 18. i 19., primjenjuju na situaciju u kojoj je usluga pomorskog prijevoza otkazana uz otkazni rok prije prvotno predviđenog polaska zbog kašnjenja u isporuci plovila kojim se planiralo osigurati tu uslugu prijevoza i koje se nije moglo zamijeniti.

B. Pojam „krajnje [konačno] odredište" iz članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010

75. Svojim trećim pitanjem točkom (a) sud koji je uputio zahtjev traži od Suda da pojasni je li preusmjeravanje putnika alternativnom plovidbom ili plovidbama koje se koriste različitom rutom u odnosu na prvotnu plovidbu ili kopnenim putem (cestovnim ili željezničkim prijevozom) „preusmjeravanje do konačnog odredišta" u „usporedivim uvjetima" u smislu članka 18. Uredbe br. 1177/2010.

76. Svojim trećim pitanjem točkom (b) taj sud želi znati trebaju li preusmjereni putnici, u smislu članka 18. Uredbe br. 1177/2010, kad nijedna izravna alternativna plovidba nije dostupna za prvotnu plovidbu, dobiti naknadu štete za eventualne dodatne financijske troškove koje snose, s jedne strane, kako bi došli u alternativne luke ukrcaja i iskrcaja i, s druge strane, zbog napuštanja tih luka.

77. Četvrto pitanje točka (b) odnosi se i na tumačenje pojma „krajnje [konačno] odredište" s obzirom na pravo na naknadu štete, predviđeno u članku 19. Uredbe br. 1177/2010.

78. Kako bi se odgovorilo na ta pitanja, potrebno je protumačiti taj pojam „krajnje [konačno] odredište" iz odredaba te uredbe [26]. Stoga predlažem da se ta pitanja razmotre zajedno.

1. Pojam „krajnje [konačno] odredište"

79. Pojam „krajnje [konačno] odredište" iz članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 odnosi se na konačno odredište *kako je predviđeno ugovorom o prijevozu*. U sustavu te uredbe taj pojam stoga uvijek odgovara odredištu koje su dogovorile stranke. Budući da je „putna karta", u smislu članka 3. točke (n) navedene uredbe, u biti dokaz o ugovoru o prijevozu, krajnje [konačno] odredište, kao ključni element te uredbe, treba u načelu biti navedeno i na putnoj karti.

80. Usto, u sustavu Uredbe br. 1177/2010, pojam „krajnje [konačno] odredište" upotrebljava se kako bi se odredilo mjesto u koje je putnik trebao biti preusmjeren (i, zajedno s vremenom dolaska, u koje vrijeme) nakon prijevoza pomoću usluga putničkog prijevoza kako bi se moglo smatrati da je ta usluga djelotvorno i pravilno izvršena. Naime, s jedne strane, sklapanjem ugovora o prijevozu putnik stječe pravo na prijevoz u konačno odredište [27] i, u slučaju otkaza polaska ili kašnjenja u polasku iz članka 18. te uredbe, putnik ima pravo na preusmjeravanje do tog odredišta. S druge strane, ako dođe do kašnjenja u dolasku na konačno odredište, prijevoznik je u načelu dužan isplatiti naknadu putniku na temelju članka 19. navedene uredbe.

[26] Vidjeti moju analizu koja se odnosi na drugo i četvrto pitanje točku (a).

[27] Člankom 19. stavkom 1. Uredbe br. 1177/2010 predviđa se da u slučaju kašnjenja u dolasku putnik može zahtijevati naknadu *bez gubitka prava na prijevoz*.

81. Pojam „krajnje [konačno odredište]” stoga ima važnu ulogu s obzirom na odgovornost prijevoznika za izvršenje usluga putničkog prijevoza. Prema tome, treba biti riječ o odredištu koje je navedeno precizno i na način da ga može kontrolirati prijevoznik koji treba moći odrediti trajanje putovanja i vrijeme dolaska ovisno o tom odredištu. Osim toga, s obzirom na činjenicu da se uvjeti u kojima se utvrđuje odgovornost prijevoznika na temelju članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 u načelu utvrđuju za sve putnike u kontekstu predmetne usluge putničkog prijevoza, malo je vjerojatno da se konačno odredište može pojedinačno utvrditi u ugovorima o prijevozu. Stoga valja smatrati da pojam „krajnje [konačno] odredište” u načelu odgovara luci iskrcaja navedenoj u ugovoru o prijevozu za prvotnu plovidbu.

82. To se razmatranje ne dovodi u pitanje argumentom društva Irish Ferries prema kojem se u Uredbi br. 1177/2010 upotrebljava pojam „luka iskrcaja” i stoga pojam „krajnje [konačno] odredište” ne može imati jednako značenje kao taj prvi pojam. Naime, pojam „luka iskrcaja” upotrebljava se samo u članku 2. te uredbe kako bi se odredilo njezino područje primjene. Okolnost da se u toj odredbi ne upotrebljava pojam „krajnje [konačno] odredište” rezultat je terminološkog odabira koji se u toj odredbi poštuje: u skladu s njezinim člankom 2. Uredba br. 1177/2010 primjenjuje se u putničkom prijevozu u slučajevima kada je *luka ukrcaja smještena na državnom području države članice* i, usporedno s tim odlomkom, što se tiče usluga iz treće države, *u slučajevima kada je luka iskrcaja smještena na državnom području države članice*.

2. Preusmjeravanje do konačnog odredišta

83. Iako se člankom 18. Uredbe br. 1177/2010 predviđa da se u slučaju otkaza polaska ili kašnjenja u polasku putniku nudi, među ostalim, preusmjeravanje do konačnog odredišta, prema uvjetima prijevoza koji su usporedivi s onima iz ugovora o prijevozu, kada je to najranije moguće i bez dodatnih troškova, moguće je da nakon prijevoza morem putnik ne stigne u luku iskrcaja navedenu u ugovoru o prijevozu za prvotnu plovidbu.

84. Naime, s obzirom na ograničeni broj dostupnih usluga putničkog prijevoza i luka koje mogu primiti putnička plovila, ne može se zahtijevati da se putnicima uvijek ponudi prijevoz koji se izvršava na istoj ruti kao i onaj koji je prvotno dogovoren. Kao što je to naveo Irish Ferries, moguće je da ne postoji nikakva alternativna usluga za prijevoz tih putnika na istoj liniji ili istog dana. Nalaganjem takvog zahtjeva stoga bi se produljilo „najranije moguće” razdoblje u kojem se preusmjeravanje treba izvršiti. Zbog sličnih razloga, u okviru Uredbe br. 261/2004, prijevoznik može ponuditi alternativni let u zamjensku zračnu luku umjesto u onu za koju je let rezerviran [28], unatoč činjenici da se pojam „konačno odredište”, u uskom smislu, definira tom uredbom. To vrijedi tim više za usluge putničkog prijevoza morem ili unutarnjim plovnim putovima koje se u načelu ne upotrebljavaju često kako bi se došlo do luke iskrcaja i ondje boravilo.

85. Međutim, prilikom preusmjeravanja prijevoznik treba osigurati prijevoz do konačnog odredišta, kako je predviđeno ugovorom o prijevozu za prvotnu plovidbu ili snositi troškove transfera [29]. Naime, člankom 18. stavkom 1. Uredbe br. 1177/2010 određuje se da putnik ima pravo na preusmjeravanje do konačnog odredišta i, kao što sam naveo u točki 81. ovog mišljenja, pojam „konačno odredište” u načelu odgovara luci iskrcaja navedenoj u ugovoru o prijevozu za prvotnu plovidbu.

[28] U skladu s člankom 8. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004, „[k]ada, u slučaju kada se mjesto, grad i regija služe s nekoliko zračnih luka, zračni prijevoznik nudi putniku let u zamjensku zračnu luku umjesto u onu za koju je let rezerviran, tada zračni prijevoznik snosi troškove transfera putnika iz te zamjenske zračne luke ili do ove za koju je izvršena rezervacija ili do drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom”.

[29] Vidjeti točke 91. do 94. ovog mišljenja.

86. Ako u okviru alternativne usluge putničkog prijevoza prijevoznik nema obvezu preusmjeriti putnika prijevozom morem u luku iskrcaja navedenu u ugovoru o prijevozu za prvotnu plovidbu, ruta kojom se koristi alternativni prijevoz ne treba *a fortiori* obvezno biti jednaka onoj koja je navedena u ugovoru o prijevozu za prvotnu plovidbu.

87. Međutim, preusmjeravanje se uvijek treba izvršiti u „usporedivim uvjetima" u smislu članka 18. Uredbe br. 1177/2010. U tom kontekstu sud koji je uputio zahtjev stoga pita može li alternativna plovidba koja se koristi različitom rutom podrazumijevati da se upotrebljavaju drugi načini prijevoza, kao što su cestovni ili željeznički prijevoz kopnenim putem.

88. U Uredbi br. 1177/2010 ne definira se pojam „usporedivi uvjeti" i samo se navodi, u njezinoj uvodnoj izjavi 13., da putnik treba biti preusmjeren „pod zadovoljavajućim uvjetima". Uvjeti putničkog prijevoza predviđaju se ugovorom o prijevozu i stoga pitanje jesu li uvjeti alternativne usluge „usporedivi" treba ocijeniti s obzirom na taj ugovor. Izraz „usporedivi uvjeti" stoga se odnosi na ključne elemente ugovora, kao što su ukupno trajanje putovanja, vrijeme dolaska, broj dodatnih veza i vrsta putnih karata. Doista, s obzirom na cilj osiguravanja visoke razine zaštite putnika, preusmjeravanje se ne može izvršiti na štetu putnika i stoga valja uzeti u obzir gledište tog putnika kako bi se odredilo jesu li ti uvjeti „zadovoljavajući" u odnosu na uvjete predviđene ugovorom o prijevozu. Upućivanjem na ugovorne uvjete ipak se može osigurati da se ne zanemari prijevoznikov interes.

89. Iako u pravu Unije ne postoji zakonodavni okvir *lege lata* koji se izravno odnosi na zaštitu prava putnika u multimodalnom kontekstu[30], to ne znači da multimodalni prijevoz nije prihvatljivo rješenje za sustav zaštite putnika uspostavljen pravom Unije. Naime, čak je riječ o rješenju koje putnici često upotrebljavaju. U određenim je slučajevima moguće i da je to rješenje jedina dostupna alternativna usluga u najranijem mogućem razdoblju.

90. Preusmjeravanje alternativnom plovidbom ili plovidbama koje se koriste rutom različitom od rute prvotne plovidbe ili kopnenim putem (cestovni ili željeznički prijevoz) stoga može biti „preusmjeravanje do konačnog odredišta" u „usporedivim uvjetima" u smislu članka 18. Uredbe br. 1177/2010 ako su drugi uvjeti te plovidbe[31] usporedivi s onima utvrđenima za prvotnu plovidbu u ugovoru o prijevozu.

3. Dodatni troškovi koje snosi preusmjereni putnik

91. Sada valja provjeriti treba li prijevoznik nadoknaditi preusmjerenom putniku, s jedne strane, dodatne troškove koje je taj putnik snosio kako bi došao do alternativnih luka ukrcaja i iskrcaja i, s druge strane, dodatne troškove koje snosi zbog napuštanja tih luka.

92. Člankom 18. stavkom 1. točkom (a) Uredbe br. 1177/2010 predviđa se da se putniku, u slučaju kad je putnički prijevoz otkazan, nudi izbor između povrata cijene putne karte i preusmjeravanja do konačnog odredišta „bez dodatnih troškova".

93. Kao što sam to već napomenuo u točki 88. ovog mišljenja, preusmjeravanje se ne može izvršiti na štetu putnika. Preusmjeravanje ne podrazumijeva ni to da se putnika stavi u položaj koji je nerazmjerno povoljniji od onog predviđenog ugovorom o prijevozu koji je taj putnik sklopio.

30 Vidjeti Erceg, B., Vasilj, A., *op. cit.*, str. 230.

31 Vidjeti u tom pogledu točku 88. ovog mišljenja.

94. U tom se kontekstu ne smije zanemariti da, što se tiče neprekinutih usluga putničkog prijevoza, putnik uvijek treba doći u predmetne luke i troškovi koje je u tim okolnostima snosio ne nadoknađuju mu se. S obzirom na razmatranja iznesena u prethodnoj točki, pojam „bez dodatnih troškova" iz članka 18. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da se putniku nadoknađuju troškovi koje je snosio zbog preusmjeravanja, koji su veći od onih koje bi putnik trebao snositi u slučaju neprekinute usluge putničkog prijevoza.

95. Ukratko, u pogledu analize koja se odnosi na treće pitanje točke (a) i (b) kao i četvrto pitanje točku (b) smatram sljedeće:

– pojam „krajnje [konačno] odredište" u smislu članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 u načelu odgovara luci iskrcaja koja se pojašnjava u ugovoru o prijevozu za prvotnu plovidbu;

– preusmjeravanje alternativnom plovidbom ili plovidbama koje se koriste rutom različitom od rute prvotne plovidbe ili kopnenim putem (cestovni ili željeznički prijevoz) može biti „preusmjeravanje do konačnog odredišta" u „usporedivim uvjetima" u smislu članka 18. te uredbe ako su drugi uvjeti te plovidbe usporedivi s onima utvrđenima za prvotnu plovidbu u ugovoru o prijevozu;

– članak 18. stavak 1. točku (a) navedene uredbe treba tumačiti na način da se preusmjeravanje treba izvršiti bez dodatnih troškova, tako da prijevoznik treba nadoknaditi troškove koje su putnici snosili kako bi došli u alternativne luke ukrcaja i iskrcaja kao i troškove koje su snosili zbog napuštanja tih luka jer su ti troškovi nastali zbog preusmjeravanja i veći su od onih koje bi putnici snosili u slučaju neprekinute usluge putničkog prijevoza.

C. Naknada na temelju članka 19. Uredbe br. 1177/2010 s obzirom na izbor koji putnik ima na temelju članka 18. te uredbe

96. Svojim drugim pitanjem, četvrtim pitanjem točkom (a) i petim pitanjem točkom (a) sud koji je uputio zahtjev u biti nastoji utvrditi može li putnik, kad je usluga putničkog prijevoza otkazana najmanje sedam tjedana prije predviđenog polaska i kad je taj putnik ostvario povrat ili je preusmjeren ili je odabrao plovidbu na kasniji datum, zahtijevati naknadu zbog kašnjenja u dolasku na temelju članka 19. Uredbe br. 1177/2010 s obzirom na vrijeme dolaska utvrđeno za prvotnu plovidbu.

1. Pregled pitanja

97. U okviru četvrtog pitanja točke (a) sud koji je uputio zahtjev uključuje dva potpitanja. Prvo potpitanje odnosi se na to primjenjuje li se članak 19. Uredbe br. 1177/2010 kad je usluga putničkog prijevoza otkazana najmanje sedam tjedana prije predviđenog polaska. Drugo pitanje, koje se postavlja samo ako na prvo potpitanje valja odgovoriti potvrdno, odnosi se na to može li putnik koji je nakon takvog otkazivanja ostvario povrat ili je preusmjeren ili je odabrao plovidbu na kasniji datum, u skladu s člankom 18. Uredbe br. 1177/2010, zahtijevati naknadu na temelju članka 19. te uredbe.

98. Svojim petim pitanjem točkom (a) sud koji je uputio zahtjev želi znati kako se ocjenjuje vrijeme kašnjenja u smislu članka 19. stavka 1. Uredbe br. 1177/2010 u okolnostima koje odgovaraju onima iz četvrtog pitanja točke (a), odnosno onima u kojima je putovanje otkazano najmanje sedam tjedana prije predviđenog polaska i u kojima je putnik preusmjeren ili je ostvario povrat ili je odabrao plovidbu na kasniji datum.

99. Drugo se pitanje u biti odnosi i na to dovodi li izbor putnika koji su odabrali preusmjeravanje u skladu s člankom 18. Uredbe br. 1177/2010 do sklapanja novog ugovora o prijevozu, tako da pravo na naknadu, predviđeno u članku 19. te uredbe, ne treba ocijeniti s obzirom na vrijeme dolaska utvrđeno za prvotnu plovidbu, nego s obzirom na vrijeme dolaska utvrđeno u tom „novom" ugovoru o prijevozu.

100. Budući da se ta pitanja odnose na kumulativnu primjenu članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 u jednakim okolnostima, predlažem da ih se analizira zajedno.

2. Kumulativna primjena članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010

101. Kao prvo, valja napomenuti da se, kao što proizlazi iz moje analize koja se odnosi na prvo pitanje, okolnošću da je usluga putničkog prijevoza otkazana uz otkazni rok prije predviđenog polaska ne može isključiti primjena članka 19. Uredbe br. 1177/2010 [32].

102. Kao drugo, kako bi se odgovorilo na drugo pitanje i četvrto pitanje točku (a), valja utvrditi mogu li se članci 18. i 19. te uredbe kumulativno primjenjivati, tako da putnik koji se poziva na tu prvu odredbu uvijek može zahtijevati naknadu na temelju te druge odredbe.

103. Kako bi se to pitanje stavilo u širi kontekst, valja napomenuti da se članci 16. do 18. Uredbe br. 1177/2010, s jedne strane, i članak 19. te uredbe, s druge strane, odnose na slučajeve kašnjenja u polasku i slučajeve otkazanog polaska. U pravnoj se teoriji navodi da je zakonodavac Unije uveo tu razliku jer se u pomorskom prijevozu, za razliku od drugih načina prijevoza, kašnjenje u polasku može nadoknaditi tijekom putovanja, tako da putnik može stići na konačno odredište u vrijeme utvrđeno u ugovoru o prijevozu bez kašnjenja [33].

104. S obzirom na to pojašnjenje, možemo se zapitati, kad je usluga putničkog prijevoza otkazana, postoji li i dalje slučaj kašnjenja u dolasku i ima li putnik pravo na naknadu na temelju članka 19. Uredbe br. 1177/2010.

105. Tumačenje uvodne izjave 14. Uredbe br. 1177/2010 upućuje na to da na to pitanje valja odgovoriti potvrdno. U toj se uvodnoj izjavi navodi da bi „[p]rijevoznici […] trebali predvidjeti plaćanje odštete putnicima *u slučaju otkaza* ili kašnjenja putničke usluge, na temelju postotka cijene putne karte" [34]. U tom se smislu u prvotnom prijedlogu uredbe pojasnilo, u jednoj od njegovih odredaba, da putnik, ako dođe do kašnjenja u dolasku *zbog otkaza* ili kašnjenja u polasku, može na temelju toga zahtijevati naknadu. Međutim, nakon mišljenja Parlamenta u prvom čitanju [35], odlučilo se, u skladu s tim mišljenjem, da se ne pojasne mogući razlozi kašnjenja u polasku, koji se ipak navode u uvodnoj izjavi 14. Uredbe br. 1177/2010.

[32] Vidjeti točke 63. do 66. ovog mišljenja.

[33] Vidjeti u tom smislu Payan, Stec, M., *op. cit.*, str. 1409.

[34] Moje isticanje

[35] Vidjeti izmjenu br. 57 Izvješća o prijedlogu uredbe [COM(2008)0817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)].

106. Osim toga, u skladu s člankom 20. stavcima 2. i 4. Uredbe br. 1177/2010, članak 19. te uredbe ne primjenjuje se „ako je putnik obaviješten o *otkazu* ili kašnjenju prije kupnje putne karte ili ako je otkaz ili kašnjenje uzrokovano greškom putnika" i „kada prijevoznik dokaže da su *otkaz* ili kašnjenje uzrokovani vremenskim uvjetima"[36]. Naime, u sustavu Uredbe br. 1177/2010 samo otkazivanje usluge putničkog prijevoza ne dovodi do gubitka prava na prijevoz, nego do toga da se odabire između povrata novca i preusmjeravanja kojim se na konačno odredište može stići bez kašnjenja. Kad u slučaju otkazivanja putnik zadržava svoje pravo na prijevoz, uvijek se može pozvati na članak 19. te uredbe.

107. Kao treće, postavlja se pitanje utječe li činjenica da se primijenio članak 18. Uredbe br. 1177/2010 (i da se ostvarilo pravo na povrat, preusmjeravanje ili odabir kasnije plovidbe) na primjenjivost članka 19. te uredbe.

108. U tom se kontekstu člankom 19. stavkom 1. Uredbe br. 1177/2010 određuje da putnik može zahtijevati naknadu u slučaju kašnjenja u dolasku *bez gubitka prava na prijevoz*. Naime, putnik ima pravo na prijevoz koji je platio. Ako otkazivanje usluga putničkog prijevoza nema za posljedicu gubitak tog prava[37], to ne vrijedi kad, nakon otkazivanja, putnik zahtijeva i ostvari cjeloviti povrat na temelju članka 18. stavka 1. točke (b) te uredbe. U takvoj situaciji putnik gubi pravo na prijevoz, što je razlog zbog kojeg se člankom 18. stavkom 1. točkom (b) navedene uredbe predviđa da se osigurava povrat cijene putne karte „i, gdje je to primjenjivo, uslug[a] najranije mogućeg besplatnog povratnog prijevoza do prve točke polaska kako je navedena u ugovoru o prijevozu".

109. Suprotno tomu, kad putnik nije odabrao povrat, nego preusmjeravanje ili plovidbu na kasniji datum, i dalje ima pravo na prijevoz koji je platio i, slijedom toga, može zahtijevati naknadu na temelju članka 19. Uredbe br. 1177/2010.

110. Sad je još potrebno odrediti treba li, kad je putnik preusmjeren ili je odabrao plovidbu na kasniji datum, naknadu predviđenu u članku 19. Uredbe br. 1177/2010 utvrditi s obzirom na vrijeme dolaska utvrđeno za prvotnu plovidbu.

3. Izračun vremena kašnjenja

111. U skladu s člankom 19. stavkom 1. Uredbe br. 1177/2010, naknadu treba isplatiti kad vrijeme kašnjenja prelazi pragove koji su utvrđeni u toj odredbi ovisno o trajanju putovanja. Navedena odredba odnosi se na pravo na naknadu putnikâ ako dođe do *kašnjenja u dolasku na krajnje odredište kako je predviđeno ugovorom o prijevozu*. Stoga pitanje prelazi li vrijeme kašnjenja te pragove treba ocijeniti s obzirom na vrijeme dolaska i trajanje putovanja koji su utvrđeni u tom ugovoru u kojem se navodi končano odredište.

112. Isto vrijedi za prava preusmjerenih putnika ili prava putnika koji su odabrali plovidbu na kasniji datum.

113. Naime, u okviru preusmjeravanja u slučaju kašnjenja u polasku ili otkaza polaska, u članku 18. stavku 1. točki (a) Uredbe br. 1177/2010 upućuje se i na *konačno odredište iz ugovora o prijevozu*, pri čemu se pojašnjava da se preusmjeravanje trebalo izvršiti u *usporedivim uvjetima*. U

[36] Moje isticanje

[37] Vidjeti točku 106. ovog mišljenja.

tom je pogledu očito da je „krajnje [konačno] odredište” ono koje se utvrdilo tijekom sklapanja ugovora u kojem su se odredili uvjeti prijevoza i da se preusmjeravanje izvršilo u uvjetima usporedivim s onima koji su se prvotno odredili.

114. S obzirom na činjenicu da se članci 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 mogu kumulativno primjenjivati i da se u njima upotrebljava isti izraz „krajnje [konačno] odredište”, valja smatrati da taj izraz ima jednak smisao u tim dvjema odredbama. Postojanje prava na naknadu na temelju članka 19. te uredbe stoga treba utvrditi s obzirom na uvjete koje su odredile strane ugovora o prijevozu za prvotnu plovidbu.

115. Slijedom toga, kašnjenje odgovara razlici između vremena dolaska koje se predviđa ugovorom i stvarnog vremena dolaska na konačno odredište.

116. Ako putnik nakon alternativne usluge putničkog prijevoza nije preusmjeren na prvotno dogovoreno konačno odredište, tad valja u načelu, kao što to predlaže NTA i kad to putnik zahtijeva, izračunati kašnjenje u odnosu na vrijeme u koje je putnik stigao na konačno odredište kako je predviđeno ugovorom o prijevozu, pod pretpostavkom da se preusmjeravanje nastavilo od alternativne luke iskrcaja do tog odredišta.

117. Suprotno tomu, kao što proizlazi iz točke 108. ovog mišljenja, kad putnik ostvari cjeloviti povrat, u skladu s člankom 18. stavkom 1. točkom (b) Uredbe br. 1177/2010, ne postavlja se pitanje naknade na temelju članka 19. te uredbe.

118. Suprotno onomu što se čini da tvrdi Irish Ferries, činjenicom da su preusmjeravanje ili odabir plovidbe na kasniji datum posljedica putnikova izbora ne mogu se dovesti u pitanje prethodna razmatranja. Naime, tijekom sklapanja prvotnog ugovora o prijevozu taj je putnik već odabrao konačno odredište, vrijeme dolaska i trajanje putovanja. Činjenica da se usluga putničkog prijevoza nije izvršila u skladu s tim uvjetima posljedica je činjenica koje se mogu pripisati prijevozniku. Kad bi se smatralo da se naknadnim izborom koji se nalaže putniku, zbog tih činjenica, tom putniku uskraćuje pravo na naknadu, to bi dovelo do toga da se prijevozniku dodijeli pravo da se oslobodi obveza koje ima na temelju članka 19. Uredbe br. 1177/2010 zbog preusmjeravanja do konačnog odredišta [38]. Za razliku od situacije cjelovitog povrata, takvo se rješenje na temelju ničega u tekstu te uredbe ne može primijeniti u situaciji preusmjeravanja [39]. Osim toga, situacije u kojima ta odredba nije primjenjiva iznose se u članku 20. navedene uredbe i činjenica da se putniku ponudilo takvo preusmjeravanje ne navodi se u toj odredbi.

119. Slijedom toga, predlažem da se na drugo pitanje, četvrto pitanje točku (a) i peto pitanje točku (a) odgovori tako da članak 19. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da, kad je usluga putničkog prijevoza otkazana uz otkazni rok prije predviđenog polaska i kad je putnik odabrao preusmjeravanje ili plovidbu na kasniji datum, taj putnik može zahtijevati naknadu na temelju članka 19. te uredbe s obzirom na kašnjenje u dolasku na konačno odredište kako je predviđeno ugovorom o prijevozu za prvotnu plovidbu. Kad putnik zahtijeva takvu naknadu, kašnjenje odgovara razlici između vremena dolaska koje se predviđa ugovorom i vremena kad je

[38] Podredno, alternativna plovidba putnika koji je odabrao preusmjeravanje također može kasniti u dolasku. U takvom slučaju valja utvrditi primjenjuje li se članak 19. Uredbe br. 1177/2010 i na to kašnjenje. Vidjeti po analogiji presudu od 12. ožujka 2020., Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), u okviru koje je Sud presudio da putnik u zračnom prijevozu koji je dobio odštetu zbog otkazanog leta i koji je pristao na zamjenski let koji mu je ponuđen može tražiti odštetu zbog kašnjenja zamjenskog leta. Točno je da u članku 7. stavku 2. Uredbe br. 261/2004 ne postoji nikakva dvojba u pogledu činjenice da naknadu treba isplatiti i u situaciji u kojoj se putniku nudi preusmjeravanje do konačnog odredišta na drugom letu. Iz moje analize proizlazi da je to slučaj i u okviru Uredbe br. 1177/2010. Međutim, iako Irish Ferries upućuje na takvu situaciju, ona nije obuhvaćena prethodnim pitanjima.

[39] Vidjeti točku 108. ovog mišljenja.

putnik došao na konačno odredište, kako je predviđeno ugovorom o prijevozu, pod pretpostavkom da se preusmjeravanje nastavilo od alternativne luke iskrcaja do tog odredišta. Suprotno tomu, putnik koji je odabrao i ostvario cjeloviti povrat ne može zahtijevati tu naknadu.

D. Pojam „cijena putne karte" u smislu članka 19. Uredbe br. 1177/2010

120. Svojim petim pitanjem točkom (b) sud koji je uputio zahtjev želi utvrditi sastavnice „cijene putne karte" u smislu članka 19. Uredbe br. 1177/2010. U tom se okviru pita uključuje li cijena putne karte troškove koji se odnose na dodatke koje je odabrao putnik, kao što su rezervacija kabine ili kućice za pse ili pak pristup salonima prvog razreda.

121. Iako se pojam „cijena putne karte" upotrebljava u člancima 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010, ta uredba ipak ne sadržava definiciju tog pojma.

122. Tijekom pripremnih akata Uredbe br. 1177/2010 Parlament je predložio da se uvede definicija pojma „cijena putne karte", koja će služiti kao „osnova na kojoj će se temeljiti svaka naknada". U skladu s tim prijedlogom riječ je o „troškovima prijevoza i smještaja na brodu. To ne uključuje troškove koji se odnose na hranu, druge aktivnosti i kupnje na brodu"[40]. Vijeće nije prihvatilo navedeni prijedlog. Suprotno tomu, Vijeće je utvrdilo detaljne načine izračuna u pogledu iznosa koje treba isplatiti putniku u skladu s člancima 18. i 19. te uredbe.

123. Iz članka 19. Uredbe br. 1177/2010 proizlazi da cijena putne karte služi kao osnova za izračun naknade u slučaju kašnjenja u dolasku. Ta naknada odgovara postotku (najmanje 25 % ili 50 %) cijene putne karte i izračunava se, u skladu s člankom 19. stavkom 3. te uredbe, s obzirom na *stvarno plaćenu putnu kartu za* zakašnjeli *putnički prijevoz*.

124. Iz toga zaključujem da cijena putne karte, u smislu članka 19. stavka 3. Uredbe br. 1177/2010, odgovara ukupnom iznosu koji je putnik platio za uslugu putničkog prijevoza. Naknada na koju se odnosi ta odredba izračunava se u odnosu na tu cijenu i njezin je cilj da se nadoknadi iznos koji se platio za uslugu putničkog prijevoza koja nije izvršena u skladu s ugovorom o prijevozu[41]. Međutim, s obzirom na ugovor, propust u izvršenju usluge prijevoznika ne odnosi se samo na nepoštovanje konačnog odredišta nego i na nepoštovanje uvjeta prijevoza koje je putnik platio. Ti se uvjeti odnose, među ostalim, na izbor kabine, kućice za pse ili vrstu putne karte. Suprotno tomu, u cijenu putne karte ne trebaju se uključiti iznosi plaćeni za usluge koje nisu povezane s uslugom putničkog prijevoza, kao što su provizije putničke agencije.

125. Naime, kao što to napominje Komisija, za razliku od Uredbe br. 261/2004, Uredbom br. 1177/2010 ne predviđa se standardizirana paušalna naknada za svakog putnika jer iznos te naknade ovisi o cijeni putne karte koju je kupio putnik. Ako se u tim okolnostima ne bi uzeli u obzir vrsta putne karte i elementi kao što je razred (prvi ili drugi) ili smještaj na brodu, ne bi se poštovao izbor zakonodavca Unije da se ne uvede takva paušalna naknada.

126. Osim toga, na temelju tumačenja članka 19. Uredbe br. 1177/2010 koje predlažem putnik može lako utvrditi iznos naknade na koju ima pravo u slučaju otkazivanja. Na temelju te logike iz pojma „cijena putne karte" može se isključiti, u smislu te odredbe, dio cijene putne karte koji

[40] Vidjeti izmjenu br. 22 Izvješća o prijedlogu uredbe [COM(2008) 817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)].

[41] Vidjeti po analogiji što se tiče naknade predviđene u članku 17. Uredbe br. 1371/2007, koja je slično navedena u članku 19. Uredbe br. 1177/2010, presudu od 26. rujna 2013., ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, t. 38.), u kojoj je Sud naveo da naknada, „koja je kao takva izračunana na temelju cijene prijevozne karte, ima za svrhu naknaditi putniku cijenu usluge koja u konačnici nije bila pružena u skladu s ugovorom o prijevozu".

odgovara iznosima plaćenima za samostalne usluge u odnosu na dio cijene usluge putničkog prijevoza, pod uvjetom da se taj dio može jasno utvrditi i odvojiti od iznosa plaćenog za uslugu putničkog prijevoza.

127. S obzirom na prethodna razmatranja, smatram da na peto pitanje točku (b) valja odgovoriti tako da članak 19. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da cijena putne karte uključuje troškove koji se odnose na dodatke koje je odabrao putnik, kao što su rezervacija kabine ili kućice za pse ili pak pristup salonima prvog razreda.

E. Tumačenje članka 20. stavka 4. Uredbe br. 1177/2010

1. Uvodne napomene o šestom prethodnom pitanju

128. Svojim šestim prethodnim pitanjem sud koji je uputio zahtjev pita Sud može li se kašnjenje od 200 dana u isporuci plovila za putnički prijevoz koje je dovelo do otkazivanja svih plovidbi predviđenih na novoj pomorskoj liniji smatrati izvanrednom okolnosti u smislu članka 20. stavka 4. Uredbe br. 1177/2010 i oslobađa li takvo kašnjenje prijevoznika od njegove obveze da isplati naknadu putnicima.

129. Iz članka 20. stavka 4. Uredbe br. 1177/2010 proizlazi da prijevoznik nije obvezan isplatiti naknadu putnicima na temelju članka 19. te uredbe kada dokaže da su otkaz ili kašnjenje uzrokovani izvanrednim okolnostima koje sprečavaju uredno izvršenje putničkog prijevoza, a koje se ne bi mogle izbjeći čak ni da su poduzete sve razumne mjere.

130. Sud koji je uputio zahtjev u tom pitanju navodi samo „okolnosti i razmatranja iz prvog pitanja” kako bi opisao okolnosti koje želi da se ispitaju s obzirom na članak 20. stavak 4. Uredbe br. 1177/2010. Iz zajedničkog tumačenja prvog i šestog pitanja proizlazi da taj sud u biti smatra da je kašnjenje u isporuci spriječilo uredno izvršenje predmetnog putničkog prijevoza.

131. Osim toga, iako se u prvom pitanju navode druge okolnosti, određene od njih, osobito one da nije bilo moguće nabaviti nijedno prikladno alternativno plovilo, da nije postojala slična alternativna usluga i da je kašnjenje u isporuci utjecalo na više od 20 000 putnika, ne treba smatrati „izvanrednim okolnostima”, nego, prema mojem mišljenju, „razumnim mjerama” u smislu članka 20. stavka 4. Uredbe br. 1177/2010.

2. Kriteriji za utvrđivanje „izvanrednih okolnosti”

132. Poput sličnih odredaba Uredbe br. 261/2004, člankom 19. Uredbe br. 1177/2010 uspostavlja se načelo prava na naknadu putnikâ, dok se člankom 20. stavkom 4. te uredbe određuju situacije u kojima pomorski prijevoznik nije dužan isplatiti tu naknadu. Stoga treba smatrati da potonja odredba odstupa od načela utvrđenog člankom 19. navedene uredbe i da se ne može široko tumačiti [42].

[42] Vidjeti u tom smislu presudu od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, t. 20.).

133. Osim toga, u uvodnoj izjavi 17. Uredbe br. 1177/2010 navodi se popis događaja koji mogu biti obuhvaćeni pojmom „izvanredne okolnosti”[43]. Taj popis izvanrednih okolnosti („ne ograničavajući se na iste”) nije iscrpan. U svakom slučaju, ti događaji uobičajeno nisu dio nesmetanog obavljanja pomorskog prijevoza i izvan su stvarne kontrole prijevoznika.

134. U tom smislu, u uvodnoj izjavi 19. Uredbe br. 1177/2010 upućuje se na sudsku praksu prema kojoj pojam „izvanredne okolnosti” može obuhvaćati samo događaje koji, s jedne strane, nisu svojstveni redovnom obavljanju djelatnosti predmetnog prijevoznika i, s druge strane, na koje on zaista ne može utjecati. Ta je dva kriterija Sud utvrdio u svojoj sudskoj praksi koja se odnosi na Uredbu br. 261/2004. Uvodna izjava 19. Uredbe br. 1177/2010 stoga održava volju zakonodavca Unije da se tumačenje pojma „izvanredne okolnosti” u smislu Uredbe br. 1177/2010 izjednači s tumačenjem koje je Sud utvrdio u svojoj sudskoj praksi koja se odnosi na Uredbu br. 261/2004[44].

135. Naposljetku, iz te sudske prakse proizlazi da su oba kriterija kumulativna[45] i da se utvrđuju s obzirom na prirodu ili uzrok događaja koji je spriječio uredno izvršenje putničkog prijevoza[46]. Iz navedene sudske prakse može se zaključiti i da su ta dva kriterija jedini valjani za utvrđivanje prisutnosti izvanrednih okolnosti. Naime, ni učestalost[47] ni nepredvidivost[48] događaja ne znače da on čini izvanrednu okolnost.

136. S obzirom na pojašnjenja koja sam upravo iznio, valja podsjetiti na to da, suprotno onomu što tvrde Irish Ferries i Irska, na temelju iznimnosti i neuobičajenosti ili nepredvidivosti kašnjenja u isporuci to se kašnjenje ne može kvalificirati kao „izvanredna okolnost”[49].

137. Usto, razlika između izvanrednih okolnosti i okolnosti koje nisu te prirode ne može se provoditi na temelju pojednostavnjenog razlikovanja između egzogenih i endogenih okolnosti. Sud je u svojoj sudskoj praksi već zaključio da se u određenim slučajevima radnjama trećih strana prijevoznika ne oslobađa od njegove obveze da isplati naknadu kao da je riječ o izvanrednim okolnostima[50].

[43] U skladu s tom uvodnom izjavom, „[i]zvanredne okolnosti trebale bi uključivati, ne ograničavajući se na iste, prirodne nepogode kao što su požari i potresi, terorističke napade, ratove i vojne ili civilne oružane sukobe, pobune, vojne ili nezakonite konfiskacije, sindikalne sukobe, prizemljenje bolesne, ranjene ili umrle osobe, operacije potrage i spašavanja na moru ili unutarnjim plovnim putovima, mjere potrebne za zaštitu okoliša, odluke koje donesu tijela koja upravljaju prometom ili tijela koja upravljaju lukom, ili odluke nadležnih tijela s obzirom na javni red i sigurnost, a trebale bi obuhvatiti i potrebe za hitnim prijevozom”.

[44] Pojam „izvanredne okolnosti” upotrebljava se kako bi se kvalificirale okolnosti u kojima se prijevoznika oslobađa od njegove obveze da isplati naknadu, koja se u skladu s Uredbom br. 261/2004 treba isplatiti u slučaju *otkaza polaska ili kašnjenja u polasku*, a u skladu s Uredbom br. 1177/2010 u slučaju *kašnjenja u dolasku*. Smatram da se toj razlici ne protivi to da se kriteriji za utvrđivanje „izvanrednih okolnosti” koje je Sud utvrdio u kontekstu Uredbe br. 261/2004 mogu primijeniti na kontekst Uredbe br. 1177/2010.

[45] Vidjeti nedavnu presudu od 11. lipnja 2020., Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, t. 37.).

[46] Vidjeti nedavnu presudu od 11. lipnja 2020., Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, t. 37.).

[47] Vidjeti u tom smislu presudu od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, t. 36.).

[48] Vidjeti u tom smislu presudu od 17. rujna 2015., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, t. 41.).

[49] Suprotno tomu, okolnosti koje se odnose na značajke kašnjenja mogu se uzeti u obzir kako bi se utvrdilo je li se sprečavanje urednog izvršenja putničkog prijevoza moglo izbjeći čak i ako su poduzete sve razumne mjere.

[50] U presudi od 17. travnja 2018., Krüsemann i dr. (C-195/17, C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 do C-286/17 i C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:258, t. 40. do 44.), Sud je presudio da „divlji štrajk” ne treba kvalificirati kao „izvanrednu okolnost” jer rizici koji proizlaze iz socijalnih posljedica koje prate mjere restrukturiranja i reorganiziranja društava treba smatrati dijelom redovnog obavljanja djelatnosti. Osim toga, u presudi od 4. travnja 2019., Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, t. 29.), Sud je podsjetio, pri čemu je uputio na rješenje od 14. studenoga 2014., Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), da se sudar prijenosnih ljestvi za ukrcaj putnika zračne luke sa zrakoplovom ne može okvalificirati kao „izvanredna okolnost”. Sud je smatrao da se na temelju okolnosti da se *takva naprava obično pričvršćuje u suradnji s posadom predmetnih zrakoplova* može potkrijepiti činjenica da prijevoznik može kontrolirati događaj koji je uzrokovao propust tom prijevozniku. Međutim, to razmatranje ne mijenja činjenica da su predmetno sprečavanje uzrokovale radnje trećih strana.

3. Kriterij svojstvenosti redovnom obavljanju djelatnosti pomorskog prijevoznika

138. Što se tiče kriterija svojstvenosti redovnom obavljanju djelatnosti predmetnog prijevoznika, moram napomenuti da pomorski prijevoznik, kako bi mogao osigurati uslugu putničkog prijevoza, mora raspolagati plovilom koje se upotrebljava u tu svrhu. *A fortiori*, činjenica da na raspolaganju ima flotu neophodna je, odnosno svojstvena redovnom obavljanju djelatnosti pomorskog prijevoznika. Usporedbom s rasuđivanjem koje je Sud razvio u svojoj presudi Krüsemann i dr.[51] može se smatrati da su organizacija i održavanje flote dio mjera uobičajenog upravljanja pomorskog prijevoznika i određeni rizici koji prate te mjere također su dio redovnog obavljanja djelatnosti tog prijevoznika.

139. Točno je da prijevoznik može odlučiti predvidjeti isporuku plovila i ponuditi putnicima rezervacije prije nego što mu se to plovilo stavi na raspolaganje. U tom pogledu Irish Ferries tvrdi da je takvo ponašanje uobičajeno u sektoru pomorskog prijevoza putnika. Kad prijevoznik donese takvu odluku, a predmetno je plovilo jedino kojim se može koristiti kako bi se osigurale usluge prijevoza na određenoj ruti, ipak se izlaže gospodarskom riziku kojim također treba upravljati. S gledišta sustava Uredbe br. 1177/2010 predmetni prijevoznik prihvaća taj rizik time što ga uključuje u svoju redovnu djelatnost.

140. Osim toga, uvjeti koji se odnose na narudžbu i isporuku plovila utvrđeni su u ugovoru koji je prijevoznik sklopio. Međutim, s jedne strane, svaki ugovor uključuje rizike[52]. U ovom je predmetu kašnjenje u isporuci posljedica okolnosti koje se odnose na ponašanje jedne od ugovornih strana ili ponašanje podizvođača te strane[53]. Stoga je riječ o smetnji koja je dio uobičajenog ugovornog rizika. Naime, ništa ne upućuje na to da je do kašnjenja došlo zbog čina izvan redovnog izvršenja ugovornih obveza ugovaratelja ili njegovih podizvođača, odnosno izvan redovnih usluga brodogradilišta[54]. U tom kontekstu uobičajeni ugovorni rizik uključuje i slučaj neizvršenja ugovora. Slijedom toga, činjenicom da je kašnjenje iznosilo 200 dana ne može se dovesti u pitanje to razmatranje.

141. S druge strane, svaki ugovor može biti mehanizam za upravljanje rizicima. Naime, Komisija navodi da se narudžba novog plovila planira unaprijed i da je obično predmet detaljnog ugovora koji sadržava odredbe o kašnjenjima u isporuci. U tom je smislu NTA na raspravi utvrdio da se ugovor koji se sklopio 2016. temeljio na standardiziranom modelu, koji se upotrebljavao u međunarodnoj praksi, i da je sadržavao mehanizam naknade štete za neopravdana kašnjenja. Postojanje mehanizama za upravljanje rizicima u ugovorima koji se odnose na isporuku plovila potvrđuje, prema mojem mišljenju, da se priznaje postojanje uobičajenog ugovornog rizika koji je povezan s takvom isporukom.

142. To utvrđenje nije doveo u pitanje Irish Ferries koji je u tom pogledu naveo da taj mehanizam nije dovoljan kako bi se pokrili gubici i štete koje je pretrpio. Naime, s obzirom na razinu zaštite putnika koja se nastoji utvrditi sustavom Uredbe br. 1177/2010, činjenica da mehanizam za

[51] Presuda od 17. travnja 2018., (C-195/17, C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 do C-286/17 i C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:258, t. 40. do 42.)

[52] Vidjeti osobito Moisan, P., „Technique contractuelle et gestion des risques dans les contrats internationaux: les cas de Force Majeure et d'imprévision", *Les Cahiers de droit*, 1994., sv. 35(2), str. 286.

[53] Kao što sam to naveo u prikazu činjeničnog okvira, prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev kašnjenje u isporuci posljedica je kašnjenja opremljivača prostora koje je brodogradilište angažiralo kao podizvođače i/ili zastoja u opremanju vanjskih prostora i isporuci unutarnjih dijelova za javne prostore.

[54] Može se zamisliti primjerice slučaj plovila u izgradnji na koje se odnose mjere vojne konfiskacije. Vidjeti po analogiji rješenje od 14. studenoga 2014., Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, t. 19.), u kojem je Sud presudio da pojam „izvanredne okolnosti" obuhvaća štetu na zrakoplovu koji je trebao obaviti sporni let *prouzročenu činom izvan redovnih usluga zračne luke*, poput čina sabotaže ili terorizma.

upravljanje uobičajenim ugovornim rizikom nije dovoljan, prema mišljenju jedne od ugovornih strana, ne može dovesti do situacije u kojoj taj rizik snose putnici. Prijevoznik ne može eksternalizirati, na štetu putnika, gospodarski rizik koji je uključio u svoju redovnu djelatnost [55].

143. Stoga predlažem da se smatra da članak 20. stavak 4. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da je kašnjenje u isporuci plovila, koje je posljedica ponašanja jedne od ugovornih strana ili ponašanja podizvođača te strane, svojstveno redovnom obavljanju djelatnosti predmetnog prijevoznika kad je taj prijevoznik počeo nuditi rezervacije i sklopio ugovore o prijevozu s putnicima prije nego što mu se plovilo stavilo na raspolaganje i stoga nije obuhvaćeno pojmom „izvanredne okolnosti" u smislu te odredbe.

144. S obzirom na činjenicu da su dva kriterija za utvrđivanje „izvanrednih okolnosti" kumulativna, to razmatranje treba biti dovoljno kako bi se ocijenilo da kašnjenje u isporuci plovila nije takva okolnost. Međutim, u slučaju da Sud ne prihvati navedeno razmatranje, sada ću analizirati drugi kriterij.

4. Kriterij stvarne kontrole

145. U svojoj sudskoj praksi koja se odnosi na sektor zračnog prijevoza putnika Sud upućuje na kriterij nadležnosti prijevoznika kako bi ocijenio je li događaj stvarno mogao biti izvan njegove kontrole [56].

146. U tom je kontekstu, u presudi van der Lans [57] Sud smatrao da prevencija kvara ili popravak koji je njime prouzročen nisu izvan stvarne kontrole predmetnog zračnog prijevoznika jer upravo je on dužan osigurati održavanje i ispravno funkcioniranje zrakoplova koje koristi za svoje gospodarsko poslovanje.

147. Kao što sam to napomenuo u točki 138. ovog mišljenja, u nadležnosti je pomorskog prijevoznika da osigura organizaciju i održavanje flote kojom se koristi za svoje gospodarsko poslovanje. U tu svrhu osobito sklapa, kao što se to prikazuje u ovom predmetu, ugovore za izgradnju plovila. Prema tome, za razliku od situacije iz presude van der Lans [58], u takvom se slučaju prijevoznik još ne koristi naručenim plovilom.

148. U tom kontekstu sklapanje ugovora i njihov sadržaj nisu izvan stvarne kontrole predmetnog prijevoznika, što mu omogućuje da upravlja određenim rizicima, uključujući gospodarskim rizikom kojem se izložio. Stoga se postavlja sljedeće pitanje: ima li prijevoznik *stvarno kontrolu* nad ugovornim obvezama koje izvršavaju jedna od strana i njezini podizvođači u određenom roku [59]?

[55] Vidjeti po analogiji Malenovský, J., „Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU", u Bobek, M., i Prassl, J. (ur.), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart Publishing, Oxford, 2016., str. 32., koji navodi da je činjenica da se putnicima stavlja na teret gospodarski rizik djelatnosti koju je prijevoznik dobrovoljno poduzeo protivna cilju osiguravanja visoke razine zaštite putnika. Osim toga, u presudi od 4. srpnja 2018., Wirth i dr. (C-532/17, EU:C:2018:527, C-532/17, t. 23.), Sud je smatrao, s obzirom na cilj osiguravanja visoke razine zaštite putnika, da valja prihvatiti tumačenje pojma „stvarni zračni prijevoznik" koje *omogućuje da se prevezenim putnicima zajamči naknada štete a da oni pritom ne moraju voditi računa o dogovorima koje je zračni prijevoznik* koji je odlučio izvesti predmetni let *poduzeo* s drugim prijevoznikom radi konkretnog izvođenja tog leta.

[56] Vidjeti nedavne presude od 26. lipnja 2019., Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, t. 20.) i od 4. travnja 2019., Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, t. 26.).

[57] Presuda od 17. rujna 2015. (C-257/14, EU:C:2015:618, t. 43.)

[58] Presuda od 17. rujna 2015. (C-257/14, EU:C:2015:618)

[59] Valja napomenuti da ugovor iz 2016. nije sklopio Irish Ferries, nego ICG. Međutim, ništa u predmetnom zahtjevu za prethodnu odluku ne upućuje na to da, s obzirom na odnose između tih tijela, Irish Ferries nije mogao kontrolirati ono što je ICG mogao kontrolirati.

149. U svojoj sudskoj praksi Sud je već odlučio o kriteriju stvarne kontrole s obzirom na radnje trećih strana koje su događaji, ili su uzrokovale događaje, koji mogu biti obuhvaćeni pojmom „izvanredne okolnosti”. Iz sudske prakse proizlazi da radnje trećih strana koje su provedene u suradnji s prijevoznikom ili radnje koje su rezultat njegove odluke nisu izvan stvarne kontrole tog prijevoznika [60].

150. U svojoj presudi Transportes Aéreos Portugueses [61] Sud je nedavno pružio nova pojašnjenja s obzirom na tu sudsku praksu. U točki 42. te presude Sud je najprije objasnio da je putnik povezan s prijevoznikom na temelju ugovora o prijevozu i da se putnik mora pobrinuti da ne ugrozi pravilno izvršenje tog ugovora. Nadalje, u točki 43. Sud je smatrao, kao prvo, da predmetni stvarni zračni prijevoznik u načelu ne može kontrolirati neprihvatljivo ponašanje putnika kojim se opravdalo preusmjeravanje predmetnog zrakoplova jer se ponašanje i reakcije putnika na zahtjeve posade u načelu ne mogu predvidjeti i, kao drugo, da zapovjednik i posada raspolažu tek ograničenim sredstvima za kontrolu takvog putnika u zrakoplovu. Iz toga zaključujem da činjenica da prijevoznik utvrđuje uvjete ugovora koji je sklopio s putnikom ne podrazumijeva automatski da taj prijevoznik može kontrolirati njegovo ponašanje. Sud je ipak pojasnio, i u pogledu kriterija stvarne kontrole, da valja provjeriti je li prijevoznik pridonio nastanku neprihvatljivog ponašanja dotičnog putnika ili je li taj prijevoznik mogao predvidjeti takvo ponašanje i poduzeti primjerene mjere, oslanjajući se na naznake takvog ponašanja [62]. Prema mišljenju Suda, u tim okolnostima navedeni prijevoznik može kontrolirati neprihvatljivo ponašanje putnika [63].

151. U tom pogledu moram napomenuti da Irish Ferries tvrdi da su sklapanju ugovora iz 2016. prethodili procjena brodogradilištâ i pažljiv odabir. NTA ne dovodi u pitanje tu tvrdnju. Stoga ništa ne upućuje na to da su Irish Ferries ili ICG pridonijeli, u smislu sudske prakse iz presude Transportes Aéreos Portugueses [64], svjesno ili zbog nepažnje, kašnjenju u isporuci plovila. Zbog toga, ako se Sud ne složi s mojoj analizom koja se odnosi na prvi kriterij za utvrđivanje „izvanrednih okolnosti” i provede analizu drugog kriterija, predlažem da se smatra da prijevoznik ne može kontrolirati kašnjenje u isporuci plovila. Slijedom toga, na temelju tog kašnjenja u isporuci prijevoznika se može osloboditi od odgovornosti kao izvanredne okolnosti.

5. Razumne mjere

152. Čak i da kašnjenje u isporuci plovila može biti „izvanredna okolnost”, i dalje je na prijevozniku da dokaže da, čak i uz provedbu svih razumnih mjera, odnosno upotrebu sveg svojeg osoblja i svih materijalnih i financijskih sredstava kojima je raspolagao, očito ne bi mogao – osim uz nesnošljiva odricanja u pogledu kapaciteta svojeg poduzeća u relevantnom trenutku – izbjeći da izvanredne okolnosti s kojima se suočio dovedu do otkazivanja usluge prijevoza ili njezina kašnjenja [65]. U tom se okviru trebaju uzeti u obzir samo mjere na čije je poduzimanje predmetnog poduzetnika moguće stvarno obvezati, a ne one koje ulaze u nadležnost trećih osoba [66].

60 Vidjeti bilješku 50.

61 Presuda od 11. lipnja 2020. (C-74/19, EU:C:2020:460)

62 Vidjeti nedavnu presudu od 11. lipnja 2020., Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, t. 45.).

63 Vidjeti nedavnu presudu od 11. lipnja 2020., Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, t. 47.).

64 Presuda od 11. lipnja 2020. (C-74/19, EU:C:2020:460)

65 Vidjeti po analogiji presudu od 12. svibnja 2011., Eglītis i Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, t. 25.).

66 Vidjeti po analogiji presude od 4. svibnja 2017., Pešková i Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, t. 44.) i od 26. lipnja 2019., Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, t. 27.).

153. Točno je da sudu koji je uputio zahtjev treba prepustiti da ocijeni raspolaže li prijevoznik u okolnostima konkretnog slučaja razumnim mjerama kako bi izbjegao predmetnu izvanrednu okolnost. Međutim, kako bi usmjerio sud koji je uputio zahtjev i kako bi mu dao koristan odgovor na pitanje, Sud može pružiti pojašnjenja o najspornijem pitanju stranaka glavnog postupka [67].

154. Naime, NTA tvrdi da Irish Ferries nije poduzeo razumne mjere koje su mu bile na raspolaganju kako bi izbjegao otkazivanje usluga putničkog prijevoza. Konkretno, Irish Ferries primio je rezervacije za usluge putničkog prijevoza na plovilu u razdoblju kad nije imao plovilo u vlasništvu ni u posjedu i kad nije mogao biti siguran da će, u trenutku kad bude trebalo pružiti usluge putničkog prijevoza, imati plovilo u vlasništvu ili u posjedu. Suprotno tomu, Irish Ferries tvrdi da bi činjenica da se suzdržao od primanja rezervacija za usluge prijevoza na novoj liniji bila nepodnošljiva žrtva u smislu sudske prakse.

155. Doista, može se tvrditi da rok koji je predvidio Irish Ferries, između isporuke polovila i pružanja usluge, nije bio dovoljan kako bi se smatralo da taj prijevoznik ne raspolaže najprikladnijim mjerama za izbjegavanje propusta u izvršenju usluge prijevoza.

156. S obzirom na navedeno, ako, suprotno onomu što predlažem u ovom mišljenju, Sud smatra da kašnjenje u isporuci plovila na novoj liniji nije događaj svojstven redovnom obavljanju djelatnosti predmetnog prijevoznika (prvi kriterij za utvrđivanje „izvanrednih okolnosti”), ne može se stoga, prema mojem mišljenju, zahtijevati od tog prijevoznika da se suzdrži od primanja rezervacija dok mu brodogradilište ne stavi to plovilo na raspolaganje, zajedno sa svom potrebnom dokumentacijom. Naime, kad bi se činjenica da se suzdržalo od primanja rezervacija do trenutka, koji je nepredvidiv, u kojem bi se to kašnjenje prevladalo, odnosno kad ne postoji nikakvo vremensko ograničenje, smatrala „razumnom mjerom”, to bi bilo protivno razmatranju prema kojem to kašnjenje nije svojstveno redovnom obavljanju djelatnosti i stoga ne može biti obuhvaćeno pojmom „izvanredne okolnosti”.

157. Ne dovodeći u pitanje prethodne napomene, koje se odnose na drugi kriterij za utvrđivanje „izvanrednih okolnosti”, zadržat ću stajalište koje sam iznio u točki 143. ovog mišljenja. S obzirom na činjenicu da, u skladu s tim stajalištem, prvi kriterij za utvrđivanje „izvanrednih okolnosti” nije ispunjen u ovom slučaju, nije potrebno ispitati drugi kriterij ni pitanje je li prijevoznik raspolagao „razumnim mjerama”.

F. Tumačenje članka 24. Uredbe br. 1177/2010

158. Svojim sedmim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti želi znati može li se zahtjev za naknadu, na temelju članka 19. Uredbe br. 1177/2010, izjednačiti s pritužbom, u smislu članka 24. te uredbe, tako da putnik treba podnijeti svoj zahtjev za naknadu prijevozniku u roku od dva mjeseca od datuma izvršenja usluge prijevoza ili od datuma na koji je usluga prijevoza trebala biti izvršena kako bi nacionalno tijelo za izvršenje te uredbe moglo sankcionirati neplaćanje te naknade.

[67] Time bi odgovor Suda imao apstraktniji doseg s obzirom na pitanje o „razumnim mjerama” i bio bi koristan za sve nacionalne sudove Unije, pri čemu bi se sudu koji je uputio zahtjev u ovom predmetu prepustilo da ocijeni jesu li prijevozniku u okolnostima konkretnog slučaja bile dostupne razumne mjere u smislu članka 20. stavka 4. Uredbe br. 1177/2010. Vidjeti u tom smislu Šváby, D., „La responsabilité en matière de transport aérien de passagers à l'intersection de trois systèmes juridiques”, u Petrlík, D., Bobek, M., Passer, J. M. (ured.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, Bruylant, Bruxelles, 2020., str. 491.

159. Iako sud koji je uputio zahtjev ne navodi broj putnika ni trenutak u kojem su ti putnici podnijeli zahtjeve za naknadu na temelju članka 19. Uredbe br. 1177/2010, čini se da se sedmo pitanje temelji na argumentu društva Irish Ferries prema kojem NTA nije ograničio učinak odluke i obavijesti na putnike koji su podnijeli pritužbu u skladu s člankom 24. te uredbe. Stoga se ne može smatrati da je očito da to pitanje nema nikakve veze s činjeničnim stanjem ili predmetom glavnog postupka.

160. Najprije valja istaknuti da se u članku 24. stavku 2. Uredbe br. 1177/2010 ne utvrđuje samo rok za podnošenje pritužbe nego i rokovi u kojima prijevoznik treba ispitati pritužbu te je prihvatiti ili odbiti. Jednako tako, člankom 19. te uredbe predviđa se zaseban rok za obradu zahtjeva za naknadu koji su podneseni na temelju te odredbe. Naime, člankom 19. stavkom 5. navedene uredbe obvezuje se prijevoznika da isplati naknadu putniku u roku od jednog mjeseca od podnošenja zahtjeva za naknadu. Točno je da se u tim okolnostima može *a priori* tvrditi da je ta odredba *lex specialis* s obzirom na članak 24. stavak 2. Uredbe br. 1177/2010 jer se te dvije odredbe odnose na rokove za obradu zahtjevâ za naknadu, pri čemu se ne utječe na rok za podnošenje pritužbe koji se utvrđuje u članku 24. stavku 2. te uredbe.

161. Osim toga, člankom 24. stavkom 1. Uredbe br. 1177/2010 prijevoznicima se nalaže da imaju uspostavljen mehanizam za rješavanje pritužbi u vezi s pravima i obvezama obuhvaćenima tom uredbom. Na temelju te odredbe može se smatrati da se pojam „pritužba” odnosi na sva prava i obveze obuhvaćene Uredbom br. 1177/2010, uključujući pravo na naknadu koje se predviđa u članku 19. te uredbe.

162. Međutim, smatram da se u sustavu Uredbe br. 1177/2010 zahtjev za naknadu ne može izjednačiti s pritužbom.

163. Naime, kao prvo, kako bi se opisao događaj koji je utjecao na rok prijevoznika, u članku 19. stavku 5. Uredbe br. 1177/2010 ne upućuje se na trenutak primitka pritužbe, nego na trenutak podnošenja zahtjeva za naknadu.

164. Kao drugo, za razliku od članka 24. stavka 2. Uredbe br. 1177/2010, člankom 19. stavkom 5. te uredbe ne predviđa se da prijevoznik ispituje zahtjev za naknadu i da ga može prihvatiti ili odbiti. U skladu s potonjom odredbom, „[n]aknada za zakašnjenje isplaćuje se u roku od 1 mjeseca od podnošenja zahtjeva za naknadu”. Ta razlika između načina rješavanja pritužbi i zahtjevâ za naknadu u potpunosti odgovara njihovoj prirodi. Naime, u skladu s člankom 19. stavkom 1. Uredbe br. 1177/2010 kašnjenje u dolasku dovodi do nastanka novčane tražbine u korist putnika čiju isplatu taj putnik može tražiti od prijevoznika, što je zahtjev koji potonji kao dužnik mora ispuniti.

165. Kao treće, u skladu s člankom 25. stavkom 3. Uredbe br. 1177/2010, svaki putnik može podnijeti pritužbu nacionalnom tijelu za izvršenje navedene uredbe o navodnoj povredi te uredbe[68]. Tom se odredbom predviđa i da država članica može odlučiti da putnik prvo podnese pritužbu prijevozniku ili da nacionalno tijelo prizna tu pritužbu kao žalbeno tijelo. Iz toga zaključujem da su prijevoznici i nacionalna tijela odgovorni za rješavanje pritužbi s istim ciljem ili istih pritužbi.

[68] Valja napomenuti da se u uvodnoj izjavi 23. Uredbe br. 1177/2010, time što se daje primjer pritužbe, upućuje na pružanje pomoći u luci ili na brodu.

166. U tom se kontekstu u uvodnoj izjavi 24. Uredbe br. 1177/2010 objašnjava da određivanje nacionalnih tijela odgovornih za osiguravanje poštovanja te uredbe ne utječe na prava putnika da traže sudsku pravnu zaštitu prema nacionalnom pravu. Putnik se stoga može pozvati na svoju tražbinu pred nacionalnim sudovima na temelju članka 19. Uredbe br. 1177/2010. U okviru takvog sudskog postupka rok od dva mjeseca nije primjenjiv. Upućivanje na nacionalno pravo, u uvodnoj izjavi 24. te uredbe, potkrepljuje to tumačenje. Naime, kad bi se smatralo da se rok od dva mjeseca primjenjuje u kontekstu koji nije sudski, putnika bi se obvezalo na to da nastavi sudski postupak, čime se nacionalnim tijelima odgovornim za osiguravanje poštovanja Uredbe br. 1177/2010 ne bi omogućilo da sankcioniraju odbijanje isplate naknade tom putniku zbog isteka tog roka.

167. Stoga članak 24. stavak 2. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da se izricanje sankcije prijevozniku zbog neplaćanja naknade koju treba isplatiti putniku na temelju članka 19. te uredbe ne uvjetuje time da je putnik podnio zahtjev za naknadu prijevozniku u roku od dva mjeseca od datuma izvršenja usluge ili od datuma na koji je usluga trebala biti izvršena.

G. Tumačenje članka 25. Uredbe br. 1177/2010

168. Svojim osmim pitanjem sud koji je uputio zahtjev želi znati ograničava li se nadležnost nacionalnog tijela za izvršenje Uredbe br. 1177/2010, koju utvrđuje država članica u skladu s člankom 25. stavkom 1. te uredbe, na prijevoz iz luka smještenih na državnom području te države članice ili ta nadležnost obuhvaća i povratni prijevoz iz druge države članice do tih luka.

169. Na temelju teksta članka 25. Uredbe br. 1177/2010 može se smatrati da na to pitanje valja odgovoriti niječno. Naime, u skladu s tom odredbom nacionalno tijelo koje odredi država članica odgovorno je za izvršenje te uredbe u pogledu usluga putničkog prijevoza iz luka smještenih na državnom području te države članice kao i usluga putničkog prijevoza iz treće zemlje do tih luka.

170. Čini se da je sud koji je uputio zahtjev u potpunosti svjestan posljedica doslovnog tumačenja navedene odredbe. U tekstu osmog pitanja navodi se da taj sud želi znati može li se na temelju okolnosti da se nadležnost nacionalnog tijela izvršava s obzirom na putnički prijevoz koji je obuhvaćao prijevoz u okviru povratnog putovanja, iz Irske u Francusku, opravdati različito tumačenje iste odredbe.

171. U tom je kontekstu Irish Ferries na raspravi naveo da za određene putnike nije bila riječ o prijevozu u okviru povratnog putovanja iz luke smještene na irskom državnom području. Prema mišljenju društva Irish Ferries, više od polovine plovidbi započelo je u Francuskoj. Doista, u tekstu osmog pitanja izričito se upućuje na povratnu plovidbu („a return sailing”) i stoga to pitanje valja analizirati s tog gledišta.

1. Članak 25. stavci 1. i 3. Uredbe br. 1177/2010

172. Najprije valja ispitati NTA-ovu argumentaciju, koja se temelji na članku 25. stavku 3. Uredbe br. 1177/2010, prema kojoj svaki putnik može podnijeti pritužbu nadležnom tijelu određenom na temelju članka 25. stavka 1. te uredbe ili drugom nadležnom tijelu koje odredi država članica. NTA upućivanje na izraz „drugom nadležnom tijelu koje odredi država članica” tumači na način da putnik može podnijeti pritužbu na prijevoz u okviru povratnog putovanja tijelima dvaju država članica na državnim područjima na kojima su smještene luke na koje se odnosi na taj prijevoz.

173. Međutim, smatram da nije uvjerljivo tumačenje članka 25. Uredbe br. 1177/2010 koje je iznio NTA, prema kojem putnik može odabrati tijelo kojem može podnijeti pritužbu jer bi se tim tumačenjem priznalo da postoji alternativna nadležnost nacionalnih tijela dvaju država članica u okviru koje ta tijela osiguravaju poštovanje te uredbe u pogledu istog putničkog prijevoza.

174. Naime, osmo pitanje ne ograničava se samo na to u kojoj državi članici putnik može podnijeti pritužbu, nego se općenitije odnosi na nadležnost nacionalnih tijela za izvršenje Uredbe br. 1177/2010 koja su odredile države članice u skladu s člankom 25. stavkom 1. te uredbe.

175. U tom je pogledu nacionalno tijelo koje je odredila država članica odgovorno općenito nadzirati izvršenje Uredbe br. 1177/2010 s obzirom na usluge putničkog prijevoza iz luka smještenih na državnom području te države članice i usluge putničkog prijevoza iz treće zemlje do tih luka. Slijedom toga, takvo tijelo poduzima, kao što to proizlazi iz te odredbe, potrebne mjere kako bi osiguralo poštovanje te uredbe.

176. U skladu s člankom 28. Uredbe br. 1177/2010, države članice pak utvrđuju pravila o sankcijama primjenjivima na povrede odredaba te uredbe i poduzimaju sve mjere potrebne za osiguravanje njihove provedbe. U irskom pravu nepoštovanje obavijesti koje se odnose na takve povrede, a koje izdaje NTA, sankcionira se novčanim kaznama. Doista, nadležnost izdavanja takvih obavijesti treba imati nacionalno tijelo za izvršenje navedene uredbe, kao što je NTA, unutar ograničenja predviđenih člankom 25. stavkom 1. te uredbe.

177. Stoga se ne može smatrati da bilo koje nacionalno tijelo ima nadležnost u području općenitog nadziranja predmetnih usluga putničkog prijevoza jer ta nadležnost podrazumijeva izricanje sankcija za povrede Uredbe br. 1177/2010 koje su obuhvaćene teritorijalnim opsegom te nadležnosti.

178. Što se sad tiče članka 25. stavka 3. Uredbe br. 1177/2010, valja napomenuti da se taj članak odnosi samo na rješavanje pritužbi. Usto, u skladu s tom odredbom, te se pritužbe mogu podnijeti *nadležnom tijelu određenom na temelju članka 25. stavka 1. navedene uredbe* ili *drugom nadležnom tijelu koje odredi država članica*. Iz toga zaključujem da nacionalno tijelo za izvršenje te uredbe nije nužno jedino nadležno tijelo za rješavanje pritužbi. Država članica može odrediti drugo nadležno tijelo u tu svrhu. Nadležnost za rješavanje pritužbi pomorskih putnika stoga može biti neovisna o nadležnosti u okviru koje se obavlja općeniti nadzor [69].

179. NTA nadilazi to tumačenje članka 25. stavka 3. Uredbe br. 1177/2010, pri čemu tvrdi da upućivanje na nadležno tijelo određeno *od strane države članice* podrazumijeva da se putnik može žaliti i nadležnim tijelima države članice različite od one na čijem je državnom području smještena luka ukrcaja.

[69] Točno je da je u presudi od 17. ožujka 2016., Ruijssenaars i dr. (C-145/15 i C-146/15, EU:C:2016:187, t. 30.), Sud smatrao, što se tiče sličnih odredaba koje su na snazi u području zračnog prijevoza, da je nadležnost za rješavanje pritužbi, iz članka 16. stavka 2. Uredbe br. 261/2004, aspekt zadatka obavljanja općenitog nadzora koji ima tijelo iz članka 16. stavka 1. te uredbe. Međutim, kao prvo, ta se presuda odnosila na nacionalno tijelo za izvršenje Uredbe br. 261/2004. Stoga nije bila riječ o „bilo kojem drugom nadležnom tijelu određenom od strane države članice". Kao drugo, u članku 25. stavku 3. Uredbe br. 1177/2010 nije se preuzeo točan tekst iz članka 16. stavka 2. Uredbe br. 261/2004

180. U tom je kontekstu, s jedne strane, članak 25. stavak 3. Uredbe br. 1177/2010 predmet različitog tumačenja tijekom pripremnih akata. Naime, Parlament i Vijeće shvatili su tu odredbu na način da se odnosi na *nekoliko nadležnih tijela određenih od strane države članice*[70], odnosno države članice na čijem je državnom području smještena luka ukrcaja.

181. S druge strane, čini se da Komisija shvaća tu odredbu na način da putnik može odlučiti žaliti se nacionalnom tijelu za izvršenje Uredbe br. 1177/2010 koje odredi druga država članica[71] *a da pritom ipak ne navede da je to nacionalno tijelo nadležno* u smislu članka 25. stavka 3. te uredbe. Doista, u kontekstu sličnih odredaba Uredbe br. 261/2004, Komisija izričito navodi da u takvom slučaju *tijelo kojem se putnik u zračnom prijevozu žali nije nadležno tijelo* i da pritužbu treba prenijeti nadležnom tijelu za izvršenje uredbe koje odredi druga država članica[72].

182. U tim okolnostima, iako smatram da putnik može podnijeti pritužbu o prijevozu u okviru povratnog putovanja tijelima jedne od država članica na čijim su državnim područjima smještene luke na koje se odnosi na taj prijevoz, to ipak ne podrazumijeva da su sva ta tijela nadležna za obavljanje općenitog nadzora, iz članka 25. stavka 1. Uredbe br. 1177/2010, nad putničkim prijevozom na koji se upućuje u pritužbi.

2. Pojam „putnički prijevoz" s obzirom na povratno putovanje

183. Rasuđivanjem koje se temelji na posebnom tumačenju pojmova koji se upotrebljavaju u članku 25. stavku 1. Uredbe br. 1177/2010 mogu se dovesti u pitanje posljedice doslovnog tumačenja te odredbe.

184. Naime, kad bi se u okviru članka 25. stavka 1. Uredbe br. 1177/2010 smatralo da pojam „putnički prijevoz" uključuje, kad je riječ o prijevozu u okviru povratnog putovanja, jednosmjernu plovidbu i povratnu plovidbu, priznala bi se nadležnost nacionalnih tijela države članice na čijem su državnom području smještene luke ukrcaja za tu prvu plovidbu.

[70] Vidjeti pojašnjenu izmjenu br. 68 Izvješća o prijedlogu uredbe (COM(2008) 816, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)), kao i zajedničko stajalište Vijeća radi donošenja uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004, 14849/09 ADD 1, str. 9.

[71] Vidjeti Komisijin dokument naslovljen „National Enforcement Bodies (NEB) for maritime transport have to guarantee the good application of Regulation 1177/2010 and passengers can lodge a complaint with them if believe that their rights were not respected", https://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime_fr, prema kojem „the competent NEB is the NEB of the EU country of departure except when the service departs from a third country. Then, the NEB of the EU country of arrival is competent. However, passengers are free contact the NEB of their choice" („nacionalno provedbeno tijelo, u daljnjem tekstu: NEB), nadležan je NEB zemlje odlaska Unije, osim ako usluga polazi iz treće zemlje. U tom je slučaju nadležan NEB zemlje dolaska Unije. Međutim, putnici mogu kontaktirati NEB po vlastitom izboru").

[72] U skladu s člankom 16. stavkom 2. Uredbe br. 261/2004, „svaki se putnik ima pravo žaliti *bilo kojem tijelu određenom prema stavku 1.* ili *bilo kojem drugom nadležnom tijelu određenom od strane države članice* o navodnim kršenjima te uredbe u bilo kojoj zračnoj luci smještenoj na državnom području *države članice* ili u vezi bilo kojeg leta iz treće zemlje do zračne luke smještene na tom državnom području." (moje isticanje). U dokumentu s informacijama o rješavanju pritužbi u okviru Uredbe br. 261/2004 (NEB – NEB Complaint Handling Procedure under Regulation (EC) N°261/2004, verzije od veljače 2019., t. 2., https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/neb-neb_complaint_handling_procedures.pdf), Komisija utvrđuje da je „tijelo za izvršenje uredbe nadležno za pritužbe povezane s kašnjenjem ili otkazivanjem letova koji kreću s njezina državnog područja (država članica odlaska)". Osim toga, u tom se dokumentu, u skladu s Komisijinim prvotnim prijedlogom, na kojem se temelji Uredba br. 261/2004 (vidjeti članak 18. Prijedloga uredbe Europskog parlamenta i Vijeća 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 (COM(2001) 784 *final* – (COD 2001/0305)), izričito upućuje na prijenos pritužbi između tijela koja su uspostavile različite države članice. Iz toga proizlazi da tijelo države članice nije *nadležno* u smislu članka 16. stavka 2. te uredbe.

185. Irish Ferries upućuje na to rasuđivanje, pri čemu navodi da je Sud u kontekstu Uredbe br. 261/2004 smatrao da pojam „let" u smislu te uredbe u biti označava operaciju zračnog prijevoza koja je tako i na određen način „jedinica" tog prijevoza [73]. Čini se da je NTA na raspravi uputio na tu uvodnu izjavu, pri čemu je u pogledu Uredbe br. 1177/2010 tvrdio da, kad je riječ o prijevozu u okviru povratnog putovanja, rezervirana usluga obuhvaća dvije strane.

186. Iako se člankom 3. točkom (f) Uredbe br. 1177/2010 definira pojam „putnički prijevoz", ta definicija ne sadržava naznaku na temelju koje se može utvrditi je li prijevoz u okviru povratnog putovanja jedinstvena usluga. Takve se naznake ipak mogu pronaći u drugim odredbama te uredbe.

187. U tom se kontekstu člankom 19. stavkom 4. Uredbe br. 1177/2010 utvrđuje način izračuna naknade koju treba isplatiti putniku u slučaju kašnjenja u dolasku s obzirom na *prijevoz u okviru povratnog putovanja* te se u verziji na francuskom jeziku te uredbe određuje da se, kad do kašnjenja dođe bilo na polaznoj ili povratnoj dionici puta, ta naknada izračunava u odnosu na polovicu cijene plaćene za prijevoz predviđen *uslugom putničkog prijevoza*. Međutim, u ostalim se jezičnim verzijama navodi da se ta naknada izračunava u odnosu na polovicu cijene plaćene za prijevoz predviđen *tom uslugom putničkog prijevoza* [74] ili u odnosu na polovicu cijene plaćene za *tu uslugu putničkog prijevoza* [75]. Čini se da u tim jezičnim verzijama upotreba pokazne zamjenice u izrazu „*ta* usluga" predstavlja upućivanje na članak 19. stavak 3. te uredbe koji se odnosi na *zakašnjeli putnički prijevoz*.

188. Na prvi pogled, članak 19. stavak 4. Uredbe br. 1177/2010 može dovesti do zaključka da je prijevoz u okviru povratnog putovanja predviđen kao jedinstvena usluga putničkog prijevoza.

189. Doista, kao prvo, u toj se odredbi takav prijevoz i takva usluga povezuju samo u slučaju kad jedna od dviju plovidbi kasni.

190. Kao drugo, osim u članku 19. stavku 1. Uredbe br. 1177/2010, pojam „prijevoz" ne upotrebljava se u drugim odredbama te uredbe. Kad bi pojam „putovanje" bio istovjetan pojmu „putnički prijevoz", mogli bismo se zapitati zbog čega zakonodavac Unije nije upotrijebio taj drugi pojam u tekstu članka 19. stavka 4. navedene uredbe.

191. Kao treće, člankom 18. stavkom 1. Uredbe br. 1177/2010 predviđa se da se, u slučajevima na koje se odnosi ta uredba, putniku odmah nudi izbor između „preusmjeravanja do *konačnog odredišta*, prema uvjetima prijevoza koji su usporedivi onima iz ugovora o prijevozu" ili „povrata cijene putne karte i, gdje je to primjenjivo, uslugu najranije mogućeg besplatnog povratnog prijevoza do *prve točke polaska* kako je navedena u ugovoru o prijevozu" [76]. Kad bi se smatralo, u slučaju kad je riječ o prijevozu u okviru povratnog putovanja, da je u pitanju jedinstvena usluga putničkog prijevoza, to bi stoga značilo da se smatra da je konačno odredište te usluge jednako njezinoj prvoj točki polaska [77].

[73] Presuda od 10. srpnja 2008., Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, t. 40.)

[74] Vidjeti verzije na engleskom („[…] shall be calculated in relation to half of the price paid for *the transport by that passenger service*") i španjolskom jeziku („[…] se calculará en relación con el 50 % del precio abonado por *el transporte en dicho servicio de pasaje*").

[75] Vidjeti verzije na njemačkom („wird […] auf der Grundlage des halben Fahrpreises für *diesen Personenverkehrsdienst* berechnet") i poljskom jeziku („[…] obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za *tę usługę przewozu pasażerskiego*").

[76] Moje isticanje

[77] Vidjeti po analogiji presudu od 10. srpnja 2008., Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, t. 34.).

192. Slijedom toga, ne može se smatrati da je, kad je riječ o prijevozu u okviru povratnog putovanja, usluga putničkog prijevoza jedinstvena.

193. Sad valja odrediti mogu li se na temelju okolnosti da se nadležnost obavljanja općenitog nadzora izvršava s obzirom na usluge putničkog prijevoza koji je obuhvaćao prijevoz u okviru povratnog putovanja ublažiti posljedice doslovnog tumačenja članka 25. stavka 1. Uredbe br. 1177/2010 a da se pritom ne upotrijebi slojevito tumačenje pojma „usluge putničkog prijevoza”.

3. Nacionalno tijelo za izvršenje Uredbe br. 1177/2010 s obzirom na prijevoz u okviru povratnog putovanja

194. Kako bih razmatranja koja slijede stavio u njihov kontekst, podsjećam na to da se u skladu s tradicionalnom logikom javnog prava, odnosno logikom međunarodnog javnog prava, nadležnost tijela koju utvrđuje država članica u načelu treba ograničiti na njezino državno područje ili, točnije, na situacije koje su dovoljno povezane s tom državom članicom i/ili njezinim državnim područjem.

195. Osim toga, kao što sam to već naveo, člankom 25. stavkom 1. Uredbe br. 1177/2010 izričito se predviđa da nadležnost nacionalnog tijela obuhvaća i nadziranje prijevoza iz trećih država u jednu od država članica. Zakonodavac Unije stoga ne uskraćuje putnicima mogućnost da se žale nacionalnom tijelu koje je odredila jedna od država članica ako se usluga prijevoza nije izvršila iz luka smještenih u Uniji.

196. Naime, članak 25. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti s obzirom na njezin članak 2. kojim se određuje područje primjene te uredbe. U skladu s njezinim člankom 2. stavkom 1. točkom (b), Uredba br. 1177/2010 primjenjuje se u odnosu na putnike koji putuju u putničkom prijevozu iz treće države u jednu od država članica, pod uvjetom da uslugu prijevoza pruža prijevoznik s poslovnim nastanom na državnom području države članice ili koji nudi usluge putničkog prijevoza na državno područje ili iz državnog područja države članice.

197. Iz toga proizlazi da je, s jedne strane, povezanost koja postoji između države članice u kojoj se nalazi luka iskrcaja i usluga putničkog prijevoza iz treće države u načelu dovoljna kako bi se nadležnost u pogledu nadzora tih usluga dodijelila nacionalnom tijelu koje je odredila ta država članica.

198. S druge strane, opseg nadležnosti nacionalnih tijela koje je odredila država članica za potrebe primjene Uredbe br. 1177/2010 u načelu se podudara s teritorijalnim opsegom zaštite koja se tom uredbom daje putnicima. Ta tijela trebaju biti nadležna u svim situacijama u kojima se prava putnika koja se priznaju navedenom uredbom potencijalno mogu povrijediti[78] i podjela nadležnosti između njih samo je podredna u odnosu na nastojanje da se osigura ta podudarnost. Kako bi se odgovorilo na osmo pitanje, sad valja odrediti kako se ta podjela provodi u Uniji.

[78] Vidjeti u tom smislu u području žiga Europske unije, Szpunar, M., „Territoriality of Union Law in the Era of Globalisation”, u Petrlík, D., Bobek, M. i Passer, J. M. (ur.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, *op. cit.*, str. 155.

199. U tom pogledu smatram da, s obzirom na uzajamno povjerenje između država članica koje omogućuje stvaranje i održavanje područja bez unutarnjih granica, podjela nadležnosti između tih država članica ne mora nužno slijediti tradicionalna načela javnog prava ili međunarodnog javnog prava. S obzirom na navedeno, čini se da se u sustavu Uredbe br. 1177/2010 ta podjela nadležnosti uvijek temelji na povezanosti između državnog područja države članice na kojem je smještena luka ukrcaja ili iskrcaja i predmetne usluge putničkog prijevoza.

200. U slučaju kad se prijevoz u okviru povratnog putovanja, koji obuhvaća dvije zasebne plovidbe i koji je trebao osigurati prijevoznik, u cijelosti otkazao, čini se da poveznica između povratne plovidbe i državnog područja države članice na kojem je smještena luka ukrcaja za tu plovidbu nije relevantnija od poveznice između navedene plovidbe i državnog područja države članice na kojem je smještena luka iskrcaja za navedenu plovidbu. Potonja je luka u načelu i luka ukrcaja za jednosmjernu plovidbu. Naime, poput Komisije, smatram da je u tom slučaju nacionalno tijelo potonje države članice u načelu u najboljem položaju da ocijeni smetnje i nadzire pružanje pomoći putnicima za te dvije plovidbe koje su u cijelosti otkazane.

201. Stoga smatram da nadležnost tog nacionalnog tijela da obavlja općeniti nadzor uključuje osiguravanje poštovanja prava svakog putnika čija je luka ukrcaja za jednosmjernu plovidbu smještena na državnom području države članice tog tijela, kao i kad je riječ o povratnoj plovidbi. Kad je riječ o prijevozu u okviru povratnog putovanja koji je u cijelosti otkazan, valja uzeti u obzir gledište putnika kako bi se odredio opseg nadležnosti nacionalnih tijela, čak i ako se u članku 25. stavku 1. Uredbe br. 1177/2010 navode tijela odgovorna za izvršenje te uredbe ne s obzirom na *putnike*, nego s obzirom na *putnički prijevoz*. Naime, cilj te nadležnosti je osigurati poštovanje Uredbe br. 1177/2010 koja se prije svega odnosi na prava putnika.

202. Osim toga, kao što to napominje Komisija, ta je nadležnost u skladu s ciljem osiguravanja razine zaštite putnika jer omogućuje da se izbjegne umnožavanje postupaka kad je okolnost na kojoj se temelji otkazivanje dvaju plovidbi jednaka.

203. S obzirom na sve te argumente, predlažem da se smatra da članak 25. stavak 1. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da je nadležnošću nacionalnog tijela odgovornog za izvršenje te uredbe, koje je odredila država članica, obuhvaćen prijevoz iz luka smještenih na državnom području te države članice kao i, kad je riječ o prijevozu u okviru povratnog putovanja koji je u cijelosti otkazan, povratni prijevoz iz druge države članice do luka smještenih na državnom području te prve države članice.

H. Valjanost odluke i obavijestî

204. Deveto pitanje dijeli se na dva potpitanja. Svojim prvim potpitanjem sud koji je uputio zahtjev traži od Suda da pojasni „koja načela i pravila prava Unije treba primijeniti sud koji je uputio zahtjev pri ocjeni valjanosti odluke i/ili obavijestî nacionalnog provedbenog tijela na temelju članka 16., 17., 20. i/ili 47. Povelje i/ili načela proporcionalnosti, pravne sigurnosti i jednakog postupanja”. Svojim drugim potpitanjem navedeni sud traži od Suda da utvrdi „je li test nerazumnosti, koji bi trebao primijeniti [sud koji je uputio zahtjev], test postojanja očitih pogrešaka”.

205. Čini se da se ta dva potpitanja temelje na tvrdnjama društva Irish Ferries pred sudom koji je uputio zahtjev te ih NTA osporava. Međutim, što se tiče prvog potpitanja, čak i ako se tumači s obzirom na te tvrdnje, i dalje je osobito široko i dvosmisleno.

206. Naime, s jedne strane, kao što to napominje Komisija, odluka i obavijesti na koje se odnosi to potpitanje temelje se na NTA-ovu određenom tumačenju temeljnih odredaba Uredbe br. 1177/2010. To je tumačenje u bitnom temelj prvih osam pitanja suda koji uputio zahtjev. U okviru navedenog tumačenja trebaju se uzeti u obzir i odredbe Povelje te opća načela prava Unije. Usto, u kontekstu svojih očitovanja o desetom pitanju Irish Ferries tvrdi da, ako je NTA pravilno protumačio i primijenio Uredbu br. 1177/2010, nevaljana je ta uredba, a ne njegova odluka ili obavijesti.

207. S druge strane, čak i ako se pretpostavi da se postavlja pitanje treba li nacionalno tijelo prilikom ocjene valjanosti akata koje su donijela nacionalna tijela, koji su obuhvaćeni područjem primjene prava Unije, primjenjivati odredbe Povelje ili opća načela prava Unije, uključujući načela koja su izričito navedena u prvom potpitanju, odgovor može biti samo potvrdan.

208. U nedostatku prikaza preciznih razloga zbog kojih se sud koji je uputio zahtjev pita o tumačenju prava Unije, tekst prvog potpitanja stoga omogućuje samo da se pruži općenit, gotovo apstraktan odgovor. U tim okolnostima valja smatrati da se zahtjevom za prethodnu odluku, s obzirom na to da se odnosi na prvo potpitanje, ne poštuju zahtjevi iz članka 94. Poslovnika Suda i da se ne omogućuje Sudu da pruži koristan odgovor sudu koji uputio zahtjev kako bi odlučio o sporu u glavnom postupku te je stoga nedopušten[79]. To razmatranje potkrepljuje tumačenje očitovanja koje su Sudu podnijele stranke, koje sadržava samo općenite tvrdnje[80].

209. To se razmatranje primjenjuje i na drugo potpitanje. Prikaz argumentacije stranaka glavnog postupka ograničava se na dvije rečenice, prema kojima Irish Ferries smatra da su odluka i obavijesti zahvaćene očitom pogreškom, dok NTA niječe postojanje takve pogreške. Usto, sud koji je uputio zahtjev ne objašnjava sadržaj „testa nerazumnosti" koji očito treba primijeniti na temelju irskog prava prilikom svoje ocjene valjanosti NTA-ove odluke i obavijestî.

210. U tim okolnostima smatram da je i drugo potpitanje nedopušteno i da, prema tome, treba smatrati da je deveto pitanje nedopušteno u cijelosti.

I. Valjanost članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010

211. Svojim desetim pitanjem sud koji je uputio zahtjev traži od Suda da ispita valjanost članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 s obzirom na načela jednakog postupanja, proporcionalnosti i pravne sigurnosti kao i s obzirom na članke 16., 17. i 20. Povelje.

212. Iako se u tekstu tog pitanja općenito upućuje na Uredbu br. 1177/2010, iz obrazloženja zahtjeva za prethodnu odluku ipak proizlazi da navedeno pitanje održava argumentaciju društva Irish Ferries prema kojoj se tom uredbom, u njezinim člancima 18. i 19., pomorskim prijevoznicima nalažu opterećujuće obveze, protivno načelima i odredbama Povelje. U tom smislu Irish Ferries u pisanim očitovanjima preciznije upućuje na članke 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 i navodi da se odgovornost prijevoznika može utvrditi na temelju tih odredaba.

[79] Vidjeti u tom smislu rješenje od 19. prosinca 2019., Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (C-140/19, C-141/19 i C-492/19 do C-494/19, neobjavljeno, EU:C:2019:1103, t. 49. i 50.).

[80] Vidjeti po analogiji rješenje od 19. ožujka 2020., Boé Aquitaine (C-838/19, neobjavljeno, EU:C:2020:215, t. 26.).

1. Načelo jednakog postupanja i članak 20. Povelje

213. Najprije valja istaknuti da je usklađenost članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 s načelom jednakog postupanja, utvrđenim u članku 20. Povelje, predmet moje analize koja se odnosi na prvo pitanje. Naime, u okviru rasprave koja se odnosi na to pitanje Irish Ferries poziva se na argument koji se temelji na usporedivosti uredbi koje se odnose na različite načine prijevoza. Stoga je dovoljno podsjetiti na to da se prema ustaljenoj sudskoj praksi ne mogu usporediti situacije poduzetnika koji posluju u sektoru djelatnosti različitih načina prijevoza [81].

214. Slijedom toga i s obzirom na razmatranja koja su već iznesena u kontekstu prvog pitanja, predlažem Sudu da smatra da članci 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 nisu nevaljani zbog povrede načela jednakog postupanja i članka 20. Povelje.

2. Načelo proporcionalnosti

215. Valjanost članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 s obzirom na načelo proporcionalnosti treba ispitati i s obzirom na argumentaciju društva Irish Ferries prema kojoj bi nalaganje obveze da se isplati naknada bilo neproporcionalno kad prijevoznik obavijesti putnike o otkazivanju usluge nekoliko tjedana ili mjeseci prije datuma izvršenja usluge.

216. Osim toga, Irish Ferries u pisanim očitovanjima samo tvrdi da, s obzirom na to da je cilj Uredbe br. 1177/2010 putnicima u pomorskom prijevozu osigurati razinu zaštite usporedivu s onom u drugim načinima prijevoza, bilo bi neproporcionalno pomorski prijevoz smatrati nepovoljnijim od drugih načina zračnog i željezničkog prijevoza.

217. U tom okviru valja istaknuti, kao prvo, da, suprotno onomu što se čini da tvrdi Irish Ferries, odgovornost prijevoznika na temelju obveza predviđenih u člancima 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 nije nipošto neograničena ili čak nerazumna. Naime, situacije u kojima se te odredbe ne primjenjuju već su utvrđene u članku 20. te uredbe, naslovljenom „Izuzeća” [82]. U tim okolnostima, određene financijske posljedice za pomorske prijevoznike ne mogu se smatrati nerazmjernima u odnosu na cilj visoke zaštite putnikâ.

218. Kao drugo, što se tiče argumenta društva Irish Ferries prema kojem je neproporcionalno pomorski prijevoz smatrati nepovoljnijim od drugih načina prijevoza, valja napomenuti da je u biti riječ o običnoj kritici usklađenosti Uredbe br. 1177/2010 s načelom jednakog postupanja, a to je pitanje već bilo predmet moje analize [83]. Podredno, napominjem da je Sud već presudio da odredbe Uredbe br. 261/2004 kojima se uvodi obveza pružanja skrbi putnicima koja se predviđa u slučaju otkazivanja leta zbog „izvanrednih okolnosti” nisu nevaljane s obzirom na načelo proporcionalnosti, čak i kad je riječ o obvezi koja nije vremenski ili financijski ograničena [84].

219. Stoga smatram da članke 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 ne treba smatrati nevaljanima zbog navodne povrede načela proporcionalnosti.

[81] Vidjeti točku 67. ovog mišljenja.

[82] Vidjeti točku 64. ovog mišljenja.

[83] Vidjeti točke 213. i 214. ovog mišljenja.

[84] Presuda od 31. siječnja 2013., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, t. 45. do 50.)

3. Načelo pravne sigurnosti

220. Budući da se deseto pitanje odnosi na načelo pravne sigurnosti, to pitanje treba tumačiti i s obzirom na argumentaciju društva Irish Ferries prema kojoj se Uredbom br. 1177/2010 povređuje to načelo nalaganjem ozbiljnih obveza prijevoznicima kad ne postoji jasna pravna osnova.

221. Osim toga, Irish Ferries tvrdi da se to načelo povrijedilo jer se člankom 19. stavkom 1. Uredbe br. 1177/2010 nalaže obveza isplate naknade upućivanjem na postotak „cijene putne karte" a da se pritom ne definira taj pojam. Kako bi se ta tvrdnja stavila u kontekst, moram napomenuti da Irish Ferries u okviru svojih očitovanja o devetom pitanju dovodi u pitanje valjanost NTA-ove odluke i obavijestî jer se njima ne definira pojam „cijene putne karte" u smislu članka 19. stavka 2. te uredbe i, konkretno, ne pojašnjava se uključuje li taj pojam „dodatke", kao što je cijena kabine. Valja smatrati da Irish Ferries iznosi istu kritiku u kontekstu desetog pitanja.

222. Načelo pravne sigurnosti temeljno je načelo prava Unije koje posebice zahtijeva da je propis jasan i precizan kako bi pojedinci mogli nedvosmisleno znati svoja prava i obveze te posljedično primijeniti njegove odredbe.

223. S obzirom na navedeno, kao prvo, na temelju ničega se ne može odrediti u čemu se sastoji kritika koju je iznio Irish Ferries jer se ta kritika temelji na općenitoj tvrdnji prema kojoj se Uredbom br. 1177/2010 nalažu obveze kad ne postoji jasna pravna osnova u toj uredbi. U svakom slučaju, odredbe te uredbe koje se odnose na obveze prijevoznika osobito se analiziraju u kontekstu drugog, trećeg, četvrtog, petog i šestog pitanja.

224. Kao drugo, iako članak 3. Uredbe br. 1177/2010 ne sadržava definiciju pojma „cijena putne karte", u članku 19. stavku 3. te uredbe objašnjava se da se naknada koju treba isplatiti putniku u slučaju kašnjenja u dolasku izračunava s obzirom na *stvarno plaćenu* putnu kartu za zakašnjeli putnički prijevoz. Osim toga, kao što se to prikazuje u mojoj analizi koja se odnosi na peto pitanje, problematika uključivanja „dodataka" u cijenu putne karte može se riješiti sustavnim i teleološkim tumačenjem navedene uredbe. Kad bi se smatralo da svaka odredba na koju treba primijeniti metode tumačenja različite od metode doslovnog tumačenja povređuje načelo pravne sigurnosti, u praksi bi to značilo da se odbija primjena tih metoda tumačenja.

225. Stoga predlažem Sudu da smatra da, u dijelu u kojem se ta odredba odnosi na pojam „cijena putne karte", članak 19. Uredbe br. 1177/2010 nije nevaljan zbog povrede načela pravne sigurnosti.

4. Članci 16. i 17. Povelje

226. Budući da se u desetom pitanju upućuje na članke 16. i 17. Povelje, valja ga shvatiti na način da tim pitanjem sud koji je uputio zahtjev pita čine li, u skladu s člankom 52. stavkom 1. Povelje, članci 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 dopuštena ograničenja pri ostvarivanju slobode poduzetništva i prava vlasništva.

227. Sud koji je uputio zahtjev ne iznosi elemente na temelju kojih je postavio to pitanje, koje se čini se temelji isključivo na argumentaciji na koju se poziva Irish Ferries. Iako se u zahtjevu za prethodnu odluku ta argumentacija ne iznosi detaljno, Irish Ferries je razvija u svojim pisanim očitovanjima jer se ta očitovanja odnose na prvo i deseto pitanje. Iz tih očitovanja proizlazi da je

cilj navedene argumentacije društva Irish Ferries da se najprije osigura poštovanje načela proporcionalnosti provedbom ograničenja koja proizlaze iz primjene članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010.

228. Kao što je to Sud već smatrao u kontekstu ocjene valjanosti Uredbe br. 261/2004 s gledišta njezine usklađenosti s člancima 16. i 17. Povelje, ta se ocjena treba provesti u skladu s potrebnim pomirenjem zahtjeva povezanih sa zaštitom tih različitih prava i pravedne ravnoteže između njih [85]. Što se tiče konteksta kojim je obuhvaćena ta uredba o pravima putnika, važno je uzeti u obzir i članak 38. Povelje kojim se osigurava visoka razina zaštite potrošača, uključujući stoga i putnike.

229. Kao što to proizlazi iz moje analize pitanja koje se odnosi na valjanost članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 s gledišta njihove usklađenosti s načelom proporcionalnosti [86], ta se razmatranja mogu primijeniti na tu uredbu i na temelju njih zaključujem da se tim odredbama poštuje načelo proporcionalnosti.

230. Slijedom toga, smatram da se članci 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 ne protive člancima 16. i 17. Povelje.

231. Iz prethodnih razmatranja proizlazi da se ispitivanjem desetog pitanja nije utvrdio element koji bi mogao utjecati na valjanost članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010.

V. Zaključak

232. S obzirom na prethodna razmatranja, predlažem Sudu da na prethodna pitanja koja je uputio High Court (Visoki sud, Irska) odgovori na sljedeći način:

1. Uredbu (EU) br. 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 treba tumačiti na način da se ta uredba, konkretno njezini članci 18. i 19., primjenjuje na situaciju u kojoj je usluga pomorskog prijevoza otkazana uz otkazni rok prije prvotno predviđenog polaska zbog kašnjenja u isporuci plovila kojim se planiralo osigurati tu uslugu prijevoza i koje se nije moglo zamijeniti.

2. Pojam „krajnje [konačno] odredište” u smislu članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 u načelu odgovara luci iskrcaja koja se određuje u ugovoru o prijevozu za prvotnu plovidbu.

   Preusmjeravanje alternativnom plovidbom ili plovidbama koje se koriste rutom različitom od one prvotne plovidbe ili kopnenim putem (cestovni ili željeznički prijevoz) može biti „preusmjeravanje do konačnog odredišta” u „usporedivim uvjetima” u smislu članka 18. te uredbe ako su drugi uvjeti te alternativne plovidbe usporedivi s onima utvrđenima za prvotnu plovidbu u ugovoru o prijevozu.

[85] Vidjeti u tom smislu presudu od 31. siječnja 2013., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, t. 62.).

[86] Vidjeti točke 217. i 218. ovog mišljenja.

Članak 18. stavak 1. točku (a) navedene uredbe treba tumačiti na način da se preusmjeravanje treba izvršiti bez dodatnih troškova tako da prijevoznik treba nadoknaditi troškove koje su putnici snosili kako bi došli u alternativne luke ukrcaja i iskrcaja kao i troškove koje su snosili zbog napuštanja tih luka kad su ti troškovi nastali zbog preusmjeravanja i veći su od onih koje bi putnici snosili u slučaju neprekinute usluge putničkog prijevoza.

3. Članak 19. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da, kad je usluga putničkog prijevoza otkazana uz otkazni rok prije predviđenog polaska i kad je putnik odabrao preusmjeravanje ili plovidbu na kasniji datum, taj putnik može zahtijevati naknadu na temelju članka 19. te uredbe s obzirom na kašnjenje u dolasku na konačno odredište kako je predviđeno ugovorom o prijevozu za prvotnu plovidbu. Kad putnik zahtijeva takvu naknadu, kašnjenje odgovara razlici između vremena dolaska koje se predviđa ugovorom i vremena kad je putnik došao na konačno odredište, kako je predviđeno ugovorom o prijevozu, pod pretpostavkom da se preusmjeravanje nastavilo od alternativne luke iskrcaja do tog odredišta.

   Suprotno tomu, putnik koji je odabrao i ostvario cjeloviti povrat ne može zahtijevati tu naknadu.

4. Članak 19. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da cijena putne karte uključuje troškove koji se odnose na dodatke koje je odabrao putnik, kao što su rezervacija kabine ili kućice za pse ili pak pristup salonima prvog razreda.

5. Članak 20. stavak 4. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da je kašnjenje u isporuci plovila, koje je posljedica ponašanja jedne od ugovornih strana ili ponašanja podizvođača te strane, svojstveno redovnom obavljanju djelatnosti predmetnog prijevoznika kad je taj prijevoznik počeo nuditi rezervacije i sklopio ugovore o prijevozu s putnicima prije nego što mu se plovilo stavilo na raspolaganje i stoga nije obuhvaćeno pojmom „izvanredne okolnosti" u smislu te odredbe.

6. Članak 24. stavak 2. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da se izricanje sankcije prijevozniku zbog neplaćanja naknade koju treba isplatiti putniku na temelju članka 19. te uredbe ne uvjetuje time da je putnik podnio zahtjev za naknadu prijevozniku u roku od dva mjeseca od datuma izvršenja usluge ili od datuma na koji je usluga trebala biti izvršena.

7. Članak 25. stavak 1. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da je nadležnošću nacionalnog tijela odgovornog za izvršenje te uredbe, koje je odredila država članica, obuhvaćen prijevoz iz luka smještenih na državnom području te države članice kao i, kad je riječ o prijevozu u okviru povratnog putovanja koji je u cijelosti otkazan, povratni prijevoz iz druge države članice do luka smještenih na državnom području te prve države članice.

8. Ispitivanjem desetog pitanja nije se utvrdio element koji bi mogao utjecati na valjanost članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010.