Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
MACIEJA SZPUNARJA,
predstavljeni 4. marca 2021 [1]

Zadeva C-570/19

Irish Ferries Ltd
proti
National Transport Authority

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo High Court (višje sodišče, Irska))

„Predhodno odločanje – Pravice potnikov med potovanjem po morju in celinskih plovnih poteh – Uredba (EU) št. 1177/2010 – Odpoved – Vnaprejšnje obvestilo pred prvotno predvidenim datumom odhoda zaradi zamude pri dobavi novega plovila prevozniku – Posledice“

I. Uvod

1. Medtem ko v zvezi z Uredbo (ES) št. 261/2004, [2] ki ureja pravice potnikov na področju zračnega prevoza, obstaja obsežna sodna praksa Sodišča, pa to ne velja za instrumente prava Unije, ki urejajo njihove pravice na področju železniškega, [3] cestnega [4] ali – kot v obravnavani zadevi – pomorskega [5] prevoza. Ta predlog za sprejetje predhodne odločbe je prvi, s katerim nacionalno sodišče poziva Sodišče, naj razloži določbe Uredbe št. 1177/2010.

2. Izhaja iz postopka med družbo Irish Ferries Ltd, trajektnim prevoznikom, in National Transport Authority (organ za promet, Irska; v nadaljevanju: NTA), nacionalnim organom, pristojnim za izvrševanje Uredbe št. 1177/2010, ter se nanaša na odpoved vseh linij med Irsko in Francijo, ki bi jih moralo v letu 2018 zagotoviti eno od plovil tega prevoznika za več kot 20.000 potnikov.

3. Predložitveno sodišče z desetimi vprašanji za predhodno odločanje Sodišče poziva, naj se izreče o razlagi več določb Uredbe št. 1177/2010 in njeni veljavnosti. S temi vprašanji se odpirajo številne teme na področju pomorskega prevoza. Če je bil za to, da je Sodišče odgovorilo na podobna

[1] Jezik izvirnika: francoščina.

[2] Uredba Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).

[3] Glej Uredbo (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu (UL 2007, L 315, str. 14).

[4] Glej Uredbo (EU) št. 181/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o pravicah potnikov v avtobusnem prevozu in spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 (UL 2011, L 55, str. 1).

[5] Glej Uredbo (EU) št. 1177/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o pravicah potnikov med potovanjem po morju in celinskih plovnih poteh ter spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 (UL 2010, L 334, str. 1).

vprašanja s področja zračnega prevoza, potreben približno petnajstletni razvoj sodne prakse, bodo odgovori na postavljena vprašanja v prihodnosti bržkone predmet nadaljnjih pojasnil Sodišče.

4. V teh sklepnih predlogih bom v okviru sklicevanj na to sodno prakso preučil, ali in, če je primerno, v kolikšni meri jo je mogoče po analogiji prenesti na pomorski prevoz.

II. Pravni okvir

A. Pravo Unije

5. V členu 1 Uredbe št. 1177/2010, naslovljenem „Predmet“, je navedeno, da ta uredba določa pravila za pomorski prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh, med drugim glede pravic potnikov v primeru odpovedi ali zamude in obravnavanje pritožb.

6. Člen 2 te uredbe, naslovljen „Področje uporabe“, določa:

„1. Ta uredba se uporablja za potnike:

(a) ki uporabljajo potniške storitve, pri katerih je pristanišče vkrcanja na ozemlju države članice;

(b) ki uporabljajo potniške storitve, pri katerih pristanišče vkrcanja ni na ozemlju države članice, pristanišče izkrcanja pa je na ozemlju države članice, pod pogojem, da storitev opravlja prevoznik iz Unije, opredeljen v členu 3(e);

(c) na križarjenju, pri katerih je pristanišče vkrcanja na ozemlju države članice. Vendar se za te potnike ne uporabljajo členi 16(2), 18, 19 in 20(1) in (4).

2. Ta uredba se ne uporablja za potnike:

(a) ki potujejo na ladjah, ki so registrirane za prevoz največ 12 potnikov;

(b) ki potujejo na ladjah, katerih posadka, odgovorna za upravljanje ladje, ne šteje več kot tri osebe ali katerih razdalja celotne potniške storitve je manj kot 500 metrov v eno smer;

(c) na izletih in ogledih znamenitosti, razen na križarjenjih; ali

(d) na ladjah, ki niso na strojni pogon, pa tudi na izvirnikih in posameznih replikah zgodovinskih potniških ladij, zasnovanih pred letom 1965, ki so zgrajene predvsem s prvotnimi materiali in so registrirane za prevoz največ 36 potnikov.

3. Države članice lahko, za obdobje dveh let od 18. decembra 2012, izvzamejo iz uporabe te uredbe morske ladje, lažje kot 300 bruto ton, v domačem prometu, pod pogojem, da so pravice potnikov, ki jih zagotavlja ta uredba, ustrezno zagotovljene v nacionalni zakonodaji.

4. Države članice lahko izvzamejo iz uporabe te uredbe potniške storitve, zajete v obveznostih javnih služb, pogodbah za opravljanje javnih služb ali integriranih storitvah, pod pogojem, da so pravice potnikov iz te uredbe primerljivo zagotovljene v nacionalni zakonodaji.

[…]“

7. Člen 3 navedene uredbe določa:

„V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve:

[…]

(f) ‚potniška storitev' pomeni komercialno storitev potniškega prevoza po morju ali celinskih plovnih poteh, ki se opravlja po objavljenem voznem redu;

[…]

(m) ‚prevozna pogodba' pomeni pogodbo o prevozu, ki jo skleneta prevoznik in potnik za zagotovitev ene ali več potniških storitev ali križarjenj;

(n) ‚vozovnica' pomeni veljaven dokument ali drugo dokazilo o prevozni pogodbi".

8. Člen 18 te uredbe, naslovljen „Sprememba poti in povračilo stroškov v primeru odpovedanega odhoda ali zamude pri odhodu", ki je v poglavju III, naslovljenem „Obveznosti prevoznikov in upravljavcev terminalov v primeru prekinitve potovanja", določa:

„1. Kadar prevoznik utemeljeno pričakuje, da bo potniška storitev odpovedana ali da bo imel odhod s pristaniškega terminala več kot 90-minutno zamudo, se potniku takoj ponudi izbira med:

(a) preusmeritvijo potovanja v namembni kraj ob prvi priložnosti, brez doplačila in pod primerljivimi pogoji prevoza, kot so določeni v prevozni pogodbi;

(b) vračilom cene vozovnice in, če je to ustrezno, brezplačnim povratnim prevozom ob prvi priložnosti do izhodiščnega mesta odhoda, kot je določen v prevozni pogodbi.

2. Kadar je potniška storitev odpovedana ali ima odhod iz pristanišča več kot 90-minutno zamudo, imajo potniki pravico do takšne preusmeritve potovanja ali povračila cene vozovnice od prevoznika.

3. Izplačilo povračila iz odstavkov 1(b) in 2 se opravi v sedmih dneh v gotovini, z elektronskim bančnim nakazilom, bančnim nalogom ali bančnim čekom za celotno vrednost vozovnice po ceni, po kateri je bila kupljena, za neopravljeni del ali dele potovanja in za že opravljeni del ali dele potovanja, če potovanje ne služi več nobenemu namenu v zvezi s prvotnim potovalnim načrtom potnika. S soglasjem potnika se lahko povračilo izplača tudi v obliki bonov in/ali drugih storitev v višini cene, po kateri je bila vozovnica kupljena, če so pogoji prilagodljivi, zlasti glede trajanja veljavnosti in namembnega kraja."

9. Člen 19 Uredbe št. 1177/2010, naslovljen „Nadomestilo cene vozovnice v primeru zamude ob prihodu", določa:

„1. Ne da bi izgubili pravico do prevoza, lahko potniki od prevoznika zahtevajo nadomestilo v primeru zamude ob prihodu v namembni kraj, kot je določen v prevozni pogodbi. Najnižje nadomestilo znaša 25 % cene vozovnice za zamudo vsaj:

(a) ene ure v primeru rednega linijskega potovanja, ki traja največ štiri ure;

(b) dveh ur v primeru načrtovanega potovanja, ki traja več kot štiri ure, vendar ne več kot osem ur;

(c) treh ur v primeru načrtovanega potovanja, ki traja več kot osem ur, vendar ne več kot 24 ur; ali

(d) šestih ur v primeru načrtovanega potovanja, ki traja več kot 24 ur.

Če zamuda presega dvakratni čas iz točk (a) do (d), nadomestilo znaša 50 % cene vozovnice.

2. Potniki, ki imajo večkratno vozovnico ali sezonsko vozovnico, lahko zahtevajo primerno nadomestilo v skladu z ureditvijo nadomestil prevoznikov, če je med veljavnostjo vozovnice večkrat prišlo do zamude ob prihodu. V tej ureditvi so navedena merila za določanje zamude ob prihodu in izračun nadomestila.

3. Nadomestilo se izračuna na podlagi cene, ki jo potnik dejansko plača za storitev z zamudo.

4. Pri povratnem potovanju se nadomestilo za zamudo ob prihodu pri potovanju v namembni kraj in vrnitvi izračuna na podlagi polovične cene, plačane za koriščenje te potniške storitve.

5. Nadomestilo se izplača v enem mesecu po vložitvi zahtevka za nadomestilo. Nadomestilo se lahko izplača v obliki bonov in/ali drugih storitev, če so pogoji prilagodljivi, zlasti glede trajanja veljavnosti in namembnega kraja. Nadomestilo se na zahtevo potnika izplača v denarni protivrednosti.

6. Nadomestilo cene vozovnice se ne zniža za stroške finančnih transakcij, kot so pristojbine, telefonski stroški ali poštnina. Prevozniki lahko določijo najnižji znesek, pod katerim se nadomestilo ne izplača. Ta najnižji znesek ne presega 6 EUR.“

10. Člen 20 te uredbe, naslovljen „Oprostitve“, določa:

„1. Členi 17, 18 in 19 se ne uporabljajo za potnike, ki imajo vozovnico z odprtimi datumi potovanja, pod pogojem, da čas odhoda ni določen, razen za potnike, ki imajo večkratno vozovnico ali sezonsko vozovnico.

2. Člena 17 in 19 se ne uporabljata, če je potnik obveščen o odpovedi ali zamudi pred nakupom vozovnice, ali če je za odpoved ali zamudo kriv potnik sam.

3. Člen 17(2) se ne uporablja, kadar prevoznik dokaže, da so vzrok za odpoved ali zamudo vremenske razmere, ki predstavljajo tveganje za varno obratovanje ladje.

4. Člen 19 se ne uporablja, kadar prevoznik dokaže, da so vzrok za odpoved ali zamudo vremenske razmere, ki predstavljajo tveganje za varno obratovanje ladje, ali izredne razmere, ki preprečujejo izvajanje potniških storitev, katerim se ni bilo mogoče izogniti kljub sprejetju vseh ustreznih ukrepov.“

11. Člen 24 navedene uredbe, naslovljen „Pritožbe“, ki je v poglavju IV z naslovom „Splošni predpisi o obveščanju in pritožbah“, določa:

„1. Prevozniki in upravljavci terminalov uvedejo ali imajo vzpostavljen dostopen mehanizem za obravnavo pritožb v zvezi s pravicami in obveznostmi, na katere se nanaša ta uredba.

2. Če želi potnik, zajet v tej uredbi, pri prevozniku ali upravljavcu terminala vložiti pritožbo, jo poda v dveh mesecih od dne, ko je bila storitev opravljena ali bi morala biti opravljena. Prevoznik ali upravljavec terminala v roku enega meseca od prejema pritožbe potnika obvesti, da je bila njegova pritožba utemeljena, zavrnjena ali se še vedno obravnava. Čas za predložitev končnega odgovora ni daljši od dveh mesecev od prejema pritožbe."

12. Člen 25 Uredbe št. 1177/2010, naslovljen „Nacionalni organi izvrševanja", ki je v poglavju V z naslovom „Izvrševanje in nacionalni izvršilni organi", določa:

„1. Vsaka država članica določi nov ali obstoječ organ ali organe, pristojne za izvrševanje te uredbe glede potniških storitev in križarjenj iz pristanišč na njenem ozemlju in potniških storitev iz tretjih držav v ta pristanišča. Vsak organ sprejme potrebne ukrepe za zagotovitev skladnosti s to uredbo.

Vsak organ je glede svoje organizacije, odločitev o financiranju, pravne strukture in sprejemanja odločitev neodvisen od poslovnih interesov.

2. Države članice obvestijo Komisijo glede organa ali organov, določenih v skladu s tem členom.

3. Vsak potnik lahko zoper domnevno kršitev te uredbe v skladu z nacionalno zakonodajo poda pritožbo pri pristojnem organu, določenem na podlagi odstavka 1, ali vsakem drugem pristojnem organu, ki ga je določila država članica. Pristojni organ potnikom v razumnem roku poda utemeljen odgovor na njihovo pritožbo.

Država članica lahko odloči, da:

(a) potnik pritožbo, ki je zajeta v tej uredbi, najprej vloži pri prevozniku ali upravljavcu terminala; in/ali

(b) nacionalni izvršni organ ali kateri koli drug pristojni organ, ki ga določi država članica, deluje kot prizivni organ za pritožbe, ki niso bili rešeni v skladu s členom 24.

Države članice, ki so se odločile, da izvzamejo nekatere storitve v skladu s členom 2(4), zagotovijo, da obstaja primerljiv mehanizem za uveljavljanje pravic potnikov."

13. Člen 27 te uredbe, naslovljen „Sodelovanje med izvršnimi organi", določa:

„Nacionalni izvršni organi iz člena 25(1) izmenjujejo informacije o svojem delu in načelih ter praksi odločanja v obsegu, potrebnem za skladno uporabo te uredbe. Komisija jih pri teh nalogah podpira."

B. Irsko pravo

14. European Union (Rights of passengers when travelling by sea and inland waterway) Regulations 2012 (S.I. No. 394/2012) (uredba iz leta 2012 – Evropska unija (pravice potnikov, ki potujejo po morju in notranjih plovnih poteh), v nadaljevanju: uredba iz leta 2012), sprejeta 10. oktobra 2012, v členu 3 določa NTA kot organ, pristojen za izvrševanje Uredbe št. 1177/2010 v smislu člena 25 te uredbe.

15. NTA v skladu s členom 4(1) uredbe iz leta 2012 po uradni dolžnosti ali na podlagi pritožbe, ki jo je vložil potnik, če meni, da ponudnik ne ravna v skladu z Uredbo št. 1177/2010 ali jo krši, nanj naslovi obvestilo, v katerem je opredeljeno zadevno neskladno ravnanje ali kršitev in s katerim se od ponudnika zahteva, da v določenih rokih sprejme ukrepe, določene v obvestilu, zaradi zagotovitve skladnosti z obvestilom. V skladu s členom 4(3) uredbe iz leta 2012 se nespoštovanje tega obvestila kaznuje z denarnimi kaznimi.

III. Dejansko stanje v postopku v glavni stvari, postopek pred Sodiščem in vprašanja za predhodno odločanje

16. Irish Continental Group plc (v nadaljevanju: ICG), matična družba družbe Irish Ferries, je leta 2016 sklenila pogodbo z družbo nemškega prava Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (v nadaljevanju: ladjedelnica) o gradnji potniškega trajekta ro-ro (v nadaljevanju: plovilo), pri čemer je bilo dogovorjeno, da bo to plovilo z vsemi spričevali za plovbo družbi ICG dobavljeno najkasneje 26. maja 2018.

17. Plovilo bi moralo biti dano v uporabo poleti 2018, da bi zagotavljalo različne linije, med drugimi novo storitev rednih povratnih prevozov med Dublinom (Irska) in Cherbourgom (Francija).

18. Glede na trajanje trajektnega prevoza (približno 18 ur) je družba Irish Ferries načrtovala, da bo plovilo na liniji plulo vsak drugi dan izmenično z drugim plovilom te družbe, ki je v sezoni 2018 plulo na liniji med mestoma Rosslare (Irska) in Cherbourg ter liniji med mestoma Rosslare in Roscoff (Francija), in s tem zagotavljalo dnevne prevozne storitve med Irsko in Francijo, vendar iz različnih pristanišč oziroma do njih.

19. Ladjedelnica je januarja 2017 družbi Irish Ferries sporočila, da načrtuje dobavo plovila najpozneje do 22. junija 2018.

20. Družba Irish Ferries je 27. oktobra 2017 začela sprejemati rezervacije za sezono 2018 s prvim trajektnim prevozom, predvidenim za 12. julij 2018. Ladjedelnica je 1. novembra 2017 potrdila, da bo plovilo dobavljeno 22. junija 2018.

21. Ladjedelnica je 18. aprila 2018 po elektronski pošti družbo Irish Ferries obvestila, da plovilo ne bo dobavljeno pred 13. julijem 2018 zaradi zamude opremljevalcev prostorov, ki jih je ladjedelnica najela kot podizvajalce, pri čemer je omenila tudi „možnost, da bo dobava še poznejša, med drugim zaradi nepričakovanih težav pri ureditvi zunanjih prostorov“.

22. Družba Irish Ferries je 20. aprila 2018, potem ko je ugotovila, da tega plovila ne more nadomestiti z drugim plovilom iz svoje flote niti z najemom nadomestnega plovila prek ladijskega posrednika, odpovedala trajektne prevoze s tem plovilom do novega datuma dobave, ki mu je prištela še varnostni rok za pripravo plovila. Družba Irish Ferries je tako odpovedala trajektne prevoze, predvidene v obdobju od 12. do 29. julija 2018 (v nadaljevanju: prva odpoved).

23. V okviru prve odpovedi je družba Irish Ferries sprejela več ukrepov. Zlasti je vse zadevne potnike z obvestilom, poslanim 12 tednov vnaprej, obvestila o odpovedi trajektnih prevozov, pri čemer jim je ponudila bodisi takojšnje povračilo v celoti brez kakršnih koli ugovorov bodisi rezervacijo drugih trajektnih prevozov (v nadaljevanju: nadomestni trajektni prevozi) po njihovi izbiri. Ker na zadevnih linijah ni bilo druge enake prevozne storitve, je družba Irish Ferries

zadevnim potnikom ponudila več direktnih nadomestnih trajektnih prevozov iz različnih odhodnih pristanišč v različna pristanišča prihoda med Irsko in Francijo (na primer dan pred prvotno predvidenim datumom prevoza ali dan po tem datumu oziroma na katerikoli drug datum glede na zmogljivosti) ali pa posredno, to je prek Velike Britanije (v nadaljevanju: kombinirano trajektno in kopensko potovanje). Vendar NTA pred predložitvenim sodiščem izpodbija dejstvo, da je družba Irish Ferries preusmeritev potovanja prek kombiniranega trajektnega in kopenskega potovanja ponudila vsem potnikom.

24. Potnikom, ki so bili preusmerjeni v Rosslare ali iz Rosslara (namesto v Dublin, Irska, ali iz Dublina) in/ali v Roscoff ali iz Roscoffa (namesto v Cherbourg ali iz Cherbourga), naj družba Irish Ferries ne bi ponudila povračila morebitnih dodatnih stroškov, ki so tem potnikom nastali zaradi spremembe pristanišča odhoda ali namembnega pristanišča (v nadaljevanju: dodatni stroški). Družba Irish Ferries naj bi namreč menila, da dodatni stroški niso nastali vsem potnikom, saj so nekateri živeli bližje Rosslareju in so počitnikovali bližje Roscoffu kot Cherbourgu.

25. NTA je 9. maja 2018 družbo Irish Ferries obvestil, da preučuje okoliščine prve odpovedi, da bi ugotovil pogoje za uporabo Uredbe št. 1177/2010 v tem primeru, in jo prosil, naj pojasni, zakaj meni, da je do te odpovedi prišlo zaradi izrednih razmer, ki niso bile pod njenim nadzorom. Družba Irish Ferries je NTA predložila podrobno obrazložitev v zvezi z zadevno odpovedjo.

26. NTA je 1. junija 2018 od družbe Irish Ferries zahteval, naj mu predloži informacije o tem, ali je ravnala v skladu s členom 18 Uredbe št. 1177/2010. Družba Irish Ferries je odgovorila 8. junija 2018, nato pa je sledila izmenjava dopisov.

27. Ladjedelnica je 11. junija 2018 družbo Irish Ferries obvestila, da je dobava plovila zamaknjena na nedoločen datum v septembru zaradi zamude, ki jo je povzročil podizvajalec, odgovoren za dela, povezana z električno napeljavo in namestitvijo električnega sistema trupa in krovne hišice, pa tudi zaradi zamude pri dobavi notranjih elementov za javne prostore. Ker družba Irish Ferries ni mogla uporabljati plovila, se je odločila odpovedati vse načrtovane trajektne prevoze po 30. juliju 2018 (v nadaljevanju: druga odpoved). Plovilo je bilo vsekakor dobavljeno 12. decembra 2018, to je z zamudo približno 200 dni.

28. Družba Irish Ferries je v okviru druge odpovedi sprejela več ukrepov v zvezi z zadevnimi potniki, in sicer jih je med drugim, prvič, z obvestilom, poslanim od sedem do 12 tednov vnaprej, obvestila o drugi odpovedi, takoj ko je bilo potrjeno, da ni mogoče najeti nadomestnega plovila, in drugič, ponudila jim je naslednje možnosti: odpoved prvotnih trajektnih prevozov in prejem takojšnega polnega povračila; trajektne prevoze na nadomestnih linijah v Francijo brez povračila morebitnih dodatnih stroškov in, končno, preusmeritev prek kombiniranega trajektnega in kopenskega potovanja, ki ga sami izberejo med razpoložljivimi možnostmi iz katerega koli irskega trajektnega pristanišča v francoska pristanišča, kot so Cherbourg, Roscoff, Calais in Caen. V zadnjenavedenem primeru so bili stroški goriva za vožnjo prek Velike Britanije potnikom povrnjeni.

29. Na podlagi teh ukrepov je od 20.000 potnikov, na katere je vplivala ta odpoved, 82 % potnikov izbralo nadomestne trajektne prevoze z družbo Irish Ferries ali drugimi prevozniki, 3 % so izbrali kombinirano trajektno in kopensko potovanje, preostalih 15 % pa je izbralo polno povračilo.

30. Potnikom, ki so izbrali nadomestne trajektne prevoze, morebitni dodatni stroški niso bili zaračunani, ampak jih je krila družba Irish Ferries. Poleg tega je družba Irish Ferries povrnila morebitne razlike v ceni vozovnice.

31. Potnikom, ki so se odločili za kombinirano trajektno in kopensko potovanje, je družba Irish Ferries povrnila stroške goriva za prečkanje Velike Britanije.

32. Družba Irish Ferries pa ni izplačala nadomestila za zamudo ob prihodu v namembni kraj potnikom, ki so ga zahtevali na podlagi člena 19 Uredbe št. 1177/2010, ker je menila, da se člena 18 in 19 te uredbe ne uporabljata sočasno, pri tem pa upoštevala, da je ponudila preusmeritev potovanja in povračilo cene vozovnice v skladu s členom 18 te uredbe.

33. NTA je 1. avgusta 2018 družbi Irish Ferries vročil predhodno obvestilo v zvezi z uporabo uredbe iz leta 2012 za odpovedane trajektne prevoze, na katero je družba Irish Ferries odgovorila 15. avgusta 2018.

34. NTA je 19. oktobra 2018 sprejel odločbo, s katero je ugotovil, prvič, da se Uredba št. 1177/2010 uporablja za odpovedane trajektne prevoze med Dublinom in Cherbourgom poleti 2018, drugič, da družba Irish Ferries ni izpolnila zahtev iz člena 18 te uredbe, in tretjič, da ta trajektni prevoznik ni ravnal v skladu s členom 19 navedene uredbe. V skladu s členom 4(1) uredbe iz leta 2012 sta bili na podlagi te odločbe izdani dve obvestili. Družba Irish Ferries je na to odločbo predložila pripombe.

35. NTA je z odločbo z dne 25. januarja 2019 potrdil obvestili, izdani na podlagi člena 4(1) uredbe iz leta 2012 v zvezi s členoma 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010 (v nadaljevanju: sporna odločba).

36. Menil je, prvič, da je družba Irish Ferries kršila člen 18 Uredbe št. 1177/2010 glede potnikov, na katere so vplivali odpovedani trajektni prevozi, če so ti potniki morali potovati v Rosslare ali iz Rosslara (namesto v Dublin ali iz Dublina) in/ali v Roscoff ali iz Roscoffa (namesto v Cherbourg ali iz Cherbourga). Družbo Irish Ferries je pozval, naj povrne morebitne dodatne stroške, nastale potnikom, na katere so vplivali odpovedani trajektni prevozi in ki so se odločili za preusmeritev potovanja v Rosslare ali iz Rosslara (namesto v Dublin ali iz Dublina) in/ali v Roscoff ali iz Roscoffa (namesto v Cherbourg ali iz Cherbourga).

37. NTA je menil, drugič, da je družba Irish Ferries kršila člen 19 Uredbe št. 1177/2010, in od nje zahteval, da potnikom, ki so prišli v namembni kraj z zamudo, izplača nadomestilo, kot je določeno v prevozni pogodbi.

38. Družba Irish Ferries je sporno odločbo in obvestili, izdani v zvezi s členoma 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010, izpodbijala pred High Court (višje sodišče, Irska), pri čemer je na prvem mestu zatrjevala, da se ta uredba ne uporablja, kadar so trajektni prevozi odpovedani več tednov pred njihovim predvidenim datumom. Družba Irish Ferries je na drugem mestu izpodbijala to, kako je NTA razlagal in uporabil člene od 18 do 20 navedene uredbe. Natančneje, trdila je, da je zamuda pri dobavi plovila „izredna okoliščina“, zaradi katere je oproščena plačila nadomestila iz člena 19 te uredbe. Družba Irish Ferries je na tretjem mestu NTA očitala, da je kršil člen 25 te uredbe, ker je prekoračil svoja pooblastila. NTA naj bi namreč izvrševal pristojnost za prevozne storitve iz Francije na Irsko, čeprav naj bi bil za te storitve pristojen izključno francoski organ. Družba Irish Ferries je na četrtem mestu NTA očitala, da je kršil člen 24 Uredbe št. 1177/2010, ker učinka svoje odločbe ni omejil na potnike, ki so vložili pritožbo v obliki in roku, predpisanih v členu 24 te

uredbe. Družba Irish Ferries je na petem in zadnjem mestu izpodbijala veljavnost navedene uredbe glede na načela sorazmernosti, pravne varnosti in enakega obravnavanja ter člene 16, 17 in 20 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah (v nadaljevanju: Listina).

39. V teh okoliščinah je High Court (višje sodišče) z odločbo z dne 22. julija 2019, ki je na Sodišče prispela 26. julija 2019, prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„A. Uporaba Uredbe [št. 1177/2010]

1. Ali se Uredba [št. 1177/2010] (zlasti člena 18 in/ali 19) uporablja v okoliščinah, v katerih so potniki opravili rezervacije in sklenili prevozne pogodbe ter v katerih so potniške storitve odpovedane najmanj sedem tednov pred načrtovanim odhodom, ker je pri dobavi novega plovila trajektnemu prevozniku prišlo do zamude? Ali je v zvezi s tem za uporabo [navedene] [uredbe upoštevno kaj (ali vse) od navedenega:

   a. dobava je na koncu zamujala 200 dni;

   b. trajektni prevoznik je moral odpovedati celotno plovno sezono;

   c. ni bilo mogoče pridobiti primernega nadomestnega plovila;

   d. trajektni prevoznik je več kot 20.000 potnikov preusmeril na različne trajektne prevoze ali jim povrnil ceno prevoza;

   e. trajektni prevozi so se nanašali na novovzpostavljeno linijo trajektnega prevoznika, na liniji pa ni bilo podobne nadomestne storitve?

   B. Razlaga člena 18 Uredbe [št. 1177/2010]

   Na to vprašanje je treba odgovoriti le, če je člen 18 [Uredbe št. 1177/2010] mogoče uporabiti.

2. Ali začne, če je potnik preusmerjen v skladu s [tem] členom 18, veljati nova prevozna pogodba, tako da je treba pravico do nadomestila iz člena 19 določiti v skladu s to novo pogodbo in ne prvotno prevozno pogodbo?

3. (a) Če se uporablja [navedeni] člen 18, ali – če je trajektni prevoz odpovedan in na tej liniji ni bilo nadomestne potniške storitve (to je ni bilo direktnega trajektnega prevoza med tema pristaniščema) – zagotovitev nadomestnega trajektnega prevoza na kateri koli drugi liniji ali linijah, ki je ali so na voljo in jo ali jih potnik izbere, vključno s ‚kombiniranim trajektnim in kopenskim potovanjem' (to je potovanje z Irske v Združeno kraljestvo s trajektom in nato vožnja po kopnem – s tem, da stroške goriva potniku povrne trajektni prevoznik – v pristanišče v Združenem kraljestvu, ki ima povezavo s Francijo, nato pa potovanje od tam v Francijo, pri čemer potnik izbere vsakega od trajektnih prevozov), pomeni ‚preusmeritev potovanja v namembni kraj' v smislu člena 18? Če ni tako, katera merila je treba uporabiti pri določanju, ali je preusmeritev ‚pod primerljivimi pogoji'?

(b) Ali se – če ni nadomestnega trajektnega prevoza na odpovedani liniji, tako da prizadetemu potniku ni mogoče zagotoviti direktnega trajektnega prevoza iz prvotnega pristanišča vkrcanja do namembnega kraja, kot je določeno v prevozni pogodbi – od prevoznika zahteva plačilo vseh dodatnih stroškov, ki nastanejo potniku, ki je bil preusmerjen, pri potovanju v novo pristanišče vkrcanja in iz njega in/ali v novo namembno pristanišče in iz njega?

C. Razlaga člena 19 Uredbe [št. 1177/2010]

4. (a) Ali je mogoče uporabiti člen 19 [Uredbe št. 1177/2010], če je bilo potovanje dejansko odpovedano že vsaj sedem tednov pred načrtovanim odhodom? Če se člen 19 uporablja, ali se uporabi, če se je uporabil člen 18 in je bil potnik preusmerjen brez dodatnih stroškov in/ali so mu bili povrnjeni stroški in/ali se je odločil za poznejši trajektni prevoz?

(b) Če se uporablja člen 19 [Uredbe št. 1177/2010], kaj je ‚namembni kraj' v smislu [tega člena]?

5. Če je mogoče uporabiti člen 19 [Uredbe št. 1177/2010]:

(a) kako se v takih okoliščinah računa obdobje zamude;

(b) kako je treba izračunati *ceno* v smislu [tega] člena 19 pri določitvi višine nadomestila, ki se izplača, in še posebej, ali vključuje stroške za dodatne izdatke (npr. kabine, kletke za živali in salone prvega razreda)?

D. Razlaga člena 20(4) Uredbe [št. 1177/2010]

6. Če se uporablja Uredba [št. 1177/2010], ali so okoliščine in premisleki iz prvega vprašanja ‚izredne okoliščine, ki se ne bi mogle preprečiti niti, če bi se sprejeli vsi razumni ukrepi' v smislu člena 20(4) Uredbe [št. 1177/2010]?

E. Razlaga člena 24 Uredbe [št. 1177/2010]

7. Ali je učinek člena 24 [Uredbe št. 1177/2010] ta, da so potniki, ki želijo pridobiti nadomestilo iz člena 19 [te uredbe], dolžni vložiti pritožbo v dveh mesecih od datuma, ko je bila storitev opravljena ali bi morala biti opravljena?

F. Razlaga člena 25 Uredbe [št. 1177/2010]

8. Ali je pristojnost pristojnega nacionalnega organa, odgovornega za izvrševanje Uredbe [št. 1177/2010], omejena na trajektne prevoze, ki vključujejo pristanišča, navedena v členu 25 [te uredbe], ali pa jo je mogoče razširiti tudi na povratni trajektni prevoz *iz* pristanišča druge države članice v državo pristojnega nacionalnega organa?

G. Veljavnost odločbe in obvestil

9. (a) Katera načela in določbe prava Unije bi moralo uporabiti predložitveno sodišče pri presoji, ali so odločbe in/ali obvestila nacionalnega organa za izvrševanje [Uredbe št. 1177/2010] veljavna glede na člene 16, 17, 20 in/ali 47 Listine in/ali načela sorazmernosti, pravne varnosti in enakega obravnavanja?

(b) Ali je preizkus nerazumnosti, ki bi ga morala uporabiti nacionalna sodišča, preizkus, ali je bila storjena očitna napaka?

H. Veljavnost Uredbe (ES) št. 1177/2010

To vprašanje se bo postavilo le odvisno od odgovorov na prejšnja vprašanja.

10. Ali je glede na pravo Unije Uredba 1177/2010 veljavna, ob upoštevanju zlasti:

a. členov 16, 17 in 20 Listine;

b. dejstva, da letalski prevozniki niso dolžni plačati nadomestila, če obvestijo letalske potnike o odpovedi vsaj dva tedna pred odhodom po voznem redu (člen 5(1)(c)(i) Uredbe 261/2004);

c. načel sorazmernosti, pravne varnosti in enakega obravnavanja?“

40. Pisna stališča so predložili stranki v postopku v glavni stvari, Irska, Evropski parlament, Svet Evropske unije in Evropska komisija. Ti subjekti so bili zastopani na obravnavi, ki je potekala 9. septembra 2020.

IV. Analiza

41. Vseh deset vprašanj iz tega predloga za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na različne vidike Uredbe št. 1177/2010. Predložitveno sodišče tako želi s prvim vprašanjem najprej ugotoviti, ali se ta uredba uporablja za spor o glavni stvari. Z vprašanji od drugega do devetega nato prosi za razlago vrste posebnih določb navedene uredbe. Nazadnje to sodišče z desetim vprašanjem Sodišču predlaga, naj odloči o veljavnosti te uredbe.

42. Da bi bilo mogoče izpeljati preizkus veljavnosti akta prava Unije, je treba najprej zavrniti domnevo, da ta preizkus nima nobene zveze z dejanskim stanjem ali predmetom spora o glavni stvari.[6] Prvo vprašanje je torej treba analizirati pred desetim vprašanjem.

43. Dalje, kadar se zaradi zatrjevane kršitve nekaterih splošnih načel dvomi o veljavnosti določb akta prava Unije, je treba najprej ugotoviti pomen teh določb. V skladu s splošnim načelom razlage je treba določbe prava Unije, kolikor je mogoče, razlagati tako, da se ne vzbuja dvom o njihovi veljavnosti, in v skladu s celotnim primarnim pravom.[7] Če bi se preizkus njihove veljavnosti opravil, ne da bi se prej ugotovil njihov pomen, bi to pomenilo neupoštevanje tega načela. Ker se vprašanja od drugega do devetega nanašajo na razlago vrste določb Uredbe št. 1177/2010, katere veljavnost je predmet desetega vprašanja, je torej treba najprej odgovoriti na ta prej postavljena vprašanja.

44. Moja analiza bo zato sledila vrstnemu redu vprašanj, kot jih je postavilo predložitveno sodišče. Najprej bom preučil področje uporabe Uredbe št. 1177/2010 (prvo vprašanje), nato njene posebne določbe (vprašanja od drugega do devetega) in nazadnje veljavnost te uredbe (deseto vprašanje).

6 Glej v tem smislu sodbo z dne 16. junija 1981, Salonia (126/80, EU:C:1981:136, točka 6).

7 Glej v tem smislu sodbo z dne 31. januarja 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, točka 44).

A. Uporaba Uredbe št. 1177/2010

45. Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem na splošno sprašuje, ali se uporabljajo Uredba št. 1177/2010 in, natančneje, člena 18 in 19 te uredbe, če je storitev pomorskega prevoza odpovedana najmanj sedem tednov pred prvotno načrtovanim odhodom, ker je pri dobavi plovila, načrtovanega za zagotovitev te prevozne storitve, prišlo do zamude, tega plovila pa ni bilo mogoče nadomestiti.

46. Predložitveno sodišče se seveda sprašuje tudi o uporabi Uredbe št. 1177/2010 glede na skupek okoliščin, navedenih v prvem vprašanju v točkah od (a) do (e). Vendar se družba Irish Ferries, katere trditve so očitno povod za prvo vprašanje, na te okoliščine sklicuje samo, da bi podprla svojo trditev v zvezi z načelom *impossibilium nulla obligatio est*. V obravnavani zadevi menim, da navedene okoliščine ne morejo spremeniti moje analize uporabe Uredbe št. 1177/2010, zato jih ni treba obravnavati ločeno. Nasprotno se lahko iste okoliščine upoštevajo v okviru šestega vprašanja in preučitve „ustreznih ukrepov“ v smislu člena 20(4) te uredbe.

47. Dalje, predložitveno sodišče v prvem vprašanju uporablja dva različna pojma, in sicer „rezervacije“, ki so jih opravili potniki, in „prevozne pogodbe“, ki so jih ti sklenili. Na podlagi tega vprašanja je torej *a priori* mogoče sklepati, da to sodišče razlikuje med tema pojmoma. Vendar se prvo vprašanje nanaša na potnike, ki so hkrati opravili rezervacije in sklenili prevozne pogodbe. Sodišču se torej ni treba ločeno izrekati o, na eni strani, položaju potnikov, ki so opravili rezervacijo, in, na drugi strani, položaju potnikov, ki so sklenili prevozno pogodbo.

48. Zaradi celovitosti je treba ugotoviti, da v nasprotju z Uredbo št. 261/2004 v Uredbi št. 1177/2010 v opredelitvi njenega področja uporabe ni uporabljen pojem „rezervacija“.[8]

49. Čeprav se ta pojem uporablja samo v poglavju II Uredbe št. 1177/2010, naslovljenem „Pravice invalidov in oseb z zmanjšano mobilnostjo“, je na podlagi določb tega poglavja mogoče sklepati, da se rezervacija opravi pred sklenitvijo prevozne pogodbe. V členih 7 in 8 te uredbe se namreč razlikuje med sprejetjem rezervacije in izdajo vozovnice.

50. Podobno iz opredelitev pojmov v členu 3(m) in (n) Uredbe št. 1177/2010 izhaja, da se obstoj „prevozne pogodbe“ med drugim dokazuje z „vozovnico“. Nasprotno pa v tej uredbi ni določena podobna povezava med „prevozno pogodbo“ in „rezervacijo“.[9] Poleg tega člen 3(m) navedene uredbe določa, da prevozno pogodbo skleneta „prevoznik in potnik za zagotovitev ene ali več potniških storitev ali križarjenj“. Zato se ne more izključiti, da zakonodajalec Unije statusa „potnika“ ni želel vezati na *opravljanje rezervacije*, temveč na *sklenitev* prevozne pogodbe. Vendar pa, kot sem navedel,[10] ugotovitve, ki jih je predložitveno sodišče v okviru prvega vprašanja izpeljalo iz obstoja morebitnih razlik med „rezervacijami“ in „prevoznimi pogodbami“, niso upoštevne. Iz tega vprašanja namreč izhaja, da je vsak potnik, ki je opravil rezervacijo, sklenil tudi prevozno pogodbo.

[8] Člen 3(2) Uredbe št. 261/2004 namreč v bistvu določa, da se ta uredba uporablja za potnike, ki odhajajo z letališča, če imajo potrjeno rezervacijo in se prijavijo na let.

[9] Vendar člen 2(g) Uredbe št. 261/2004 določa povezavo med „rezervacijo“ in „vozovnico“ v smislu člena 2(f) te uredbe. V skladu s prvonavedeno določbo pomeni „rezervacija“ dejstvo, da ima potnik vozovnico ali drugačen dokaz, iz katerega je razvidno, da je letalski prevoznik ali organizator potovanja rezervacijo sprejel in registriral.

[10] Glej točko 47 teh sklepnih predlogov.

1. Predstavitev prvega vprašanja za predhodno odločanje

51. Povod za prvo vprašanje je trditev družbe Irish Ferries, da se Uredba št. 1177/2010 uporablja samo za dve kategoriji potnikov, in sicer, prvič, za potnike, katerih skorajšnji trajektni prevoz ima zamudo ali je odpovedan in ki so fizično v pristanišču, in drugič, za potnike, ki so na križarjenju. S to uredbo naj, nasprotno, ne bi bili zajeti potniki, ki jih je prevoznik o odpovedi trajektnega prevoza obvestil najmanj sedem tednov pred odhodom.[11]

52. Družba Irish Ferries se za utemeljitev trditve, da ta tretja kategorija potnikov ne spada na področje uporabe Uredbe št. 1177/2010, sklicuje, prvič, na besedilo določb te uredbe in njeno sistematiko.

53. Zlasti družba Irish Ferries na podlagi uporabe izraza „prekinitev potovanja“ v naslovu poglavja III Uredbe št. 1177/2010 sklepa, da se ta uredba ne nanaša na prevozno storitev, ki se še ni začela.

54. Poleg tega naj bi bili prevozniki v skladu s členom 17(1) in (2) Uredbe št. 1177/2010 v primeru odpovedi ali zamude prevozne storitve dolžni obveščati potnike in jim zagotavljati nekatere storitve („prigrizke, obroke ali osvežilne napitke“ in „nastanitev na ladji ali na kopnem“). Po mnenju družbe Irish Ferries je ta določba smiselna samo, če se uporablja za potnike, ki so že v pristanišču ali na pristaniškem terminalu.

55. Podobno družba Irish Ferries navaja, da člen 18(1) in (3) Uredbe št. 1177/2010 v primeru odpovedi ali zamude pri odhodu, prvič, nalaga obveznost, da se potniku „takoj“ ponudi preusmeritev potovanja ali vračilo, in drugič, določa, da izplačilo povračila ustreza ceni „za neopravljeni del ali dele potovanja“. Prav tako naj bi se člen 19 te uredbe nanašal na potnike, ki so prizadeti zaradi „zamude ob prihodu“, in naj se torej ne bi nanašal na potnike, ki so v tranzitu ali v pristanišču. Poleg tega obseg zamud pri odhodu in ob prihodu, na katere se nanašata ti določbi, po navedbah družbe Irish Ferries nakazuje, da se določba uporablja za potnike, ki so v tranzitu ali v bližini pristanišča.

56. Drugič, družba Irish Ferries trdi, da se potnikom v letalskem in železniškem prometu ne izplača odškodnina, kadar so ti o odpovedi prevozne storitve obveščeni najmanj dva tedna [člen 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004] ali dovolj časa pred odhodom (smernice Komisije za razlago[12]). Čeprav je namen Uredbe št. 1177/2010, kot je navedeno v njeni uvodni izjavi 1, zagotoviti visoko raven varstva potnikov v pomorskem prometu, ki je primerljiva z ravnjo varstva pri drugih načinih prevoza, naj se ne bi uporabljala, kadar so potniki o odpovedi obveščeni z obvestilom, poslanim najmanj sedem tednov vnaprej.

57. Tretjič, družba Irish Ferries trdi, da je iz okoliščin, navedenih v prvem vprašanju, točke od (a) do (e), razviden obseg težav, s katerimi se je soočala zaradi zamude pri dobavi. V tem okviru s sklicevanjem na načelo *impossibilium nulla obligatio est*, ki je priznano v sodni praksi Sodišča,[13]

[11] Najmanj sedemtedenski odpovedni rok iz vprašanj za predhodno odločanje je izračunan glede na datum, ko je družba Irish Ferries potnike obvestila o odpovedi prevoznih storitev. Glej točko 28 teh sklepnih predlogov.

[12] Sporočilo Komisije, Smernice za razlago [Uredbe št. 1371/2007] (UL 2015, C 220, str. 1) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015XC0704(01)&from=SL.

[13] Družba Irish Ferries se v tem okviru sklicuje na sodbi z dne 3. marca 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, točka 42), in z dne 6. novembra 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Komisija, Komisija/Scuola Elementare Maria Montessori in Komisija/Ferracci (od C-622/16 P do C-624/16 P, EU:C:2018:873, točka 79).

na eni strani trdi, da se z določbo prava Unije ne sme nalagati obveznost, ki je ni mogoče izpolniti. Na drugi strani v bistvu trdi, da so težave, s katerimi se je soočala, take, da bi se morale pogodbe, sklenjene s potniki, šteti za razveljavljene, ker jih ni bilo mogoče izvršiti.

58. Ob upoštevanju dejstva, da prvo vprašanje odraža trditve družbe Irish Ferries, bom to vprašanje preučil glede na tri zgoraj predstavljene sklope trditev.

2. Besedilo in sistematika Uredbe št. 1177/2010

59. Najprej je treba ugotoviti, da člen 2(1) Uredbe št. 1177/2010, naslovljen „Področje uporabe“, določa kategorije potnikov, za katere se ta uredba uporablja, člen 2(2) pa tiste, za katere se ne uporablja. Na podlagi ničesar ni mogoče sklepati, da potnika to, da je bil vnaprej obveščen o odpovedi, izključuje s področja uporabe navedene uredbe. Takšnega pogoja v tej določbi preprosto ni.

60. Drži sicer, da se Uredba št. 1177/2010 v skladu z njenim členom 2(1) uporablja za potnike, ki uporabljajo prevozne storitve ali so na križarjenju. Vseeno pa iz tega ni mogoče sklepati, da se ne uporablja za potnike, ki niso na potovanju.

61. Uredba št. 1177/2010 namreč vsebuje določbe, ki se nedvomno uporabljajo v fazi pred dejanskim potovanjem. Tako je na primer v členu 4(2) te uredbe v bistvu določeno, da so pogodbeni pogoji in tarife, ki jih uporabljajo prevozniki ali prodajalci vozovnic, splošni javnosti ponujeni brez kakršnekoli diskriminacije. Prav tako člen 7(1) navedene uredbe prepoveduje zavrnitev sprejetja rezervacije, izdaje ali drugačne zagotovitve vozovnice ali vkrcanja oseb zaradi invalidnosti ali zmanjšane mobilnosti.

62. Dalje, v predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o pravicah potnikov med potovanjem po morju in celinskih plovnih poteh ter spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004[14] (v nadaljevanju: predlog uredbe) se člen 2 ni nanašal na potnike, za katere naj bi se ta uredba uporabljala. Ta člen je določal, da se ta uredba „uporablja za komercialne storitve za potnike po morju in celinskih plovnih poteh“. Dokončno besedilo te določbe je bilo v bistvu oblikovano na podlagi mnenja Parlamenta v prvi obravnavi[15] in stališča Sveta v prvi obravnavi[16]. Vendar pa nič ne kaže na to, da sta ti instituciji nameravali omejiti področje uporabe Uredbe št. 1177/2010 tako, kot navaja družba Irish Ferries. Ob upoštevanju cilja zagotoviti visoko raven varstva potnikov, primerljivo z ravnijo pri drugih načinih prevoza, na katerem je temeljil predlog uredbe v začetnih pripravljalnih dokumentih in ki je naveden v njeni uvodni izjavi 1, bi bilo treba takšni nameri nameniti posebno pozornost. Z omejitvijo področja uporabe Uredbe št. 1177/2010 bi se namreč raven varstva potnikov znižala.

63. Dalje, glede, natančneje, uporabe določb iz poglavja III Uredbe št. 1177/2010, zlasti členov 18 in 19, menim, da izraza „prekinitev potovanja“ iz naslova tega poglavja v nasprotju s trditvami družbe Irish Ferries ni mogoče razlagati tako, da se mora del potovanja, preden se to prekine, že zgoditi, da položaj spada na področje uporabe tega poglavja. V skladu z razlago

[14] COM(2008) 816 final.

[15] V skladu z mnenjem Parlamenta, P6_TC1-COD(2008)0246, naj bi se ta uredba uporabljala za „komercialni prevoz potnikov po morju in celinskih plovnih poteh s potniško ladjo“. Glej tudi predlog spremembe št. 9 v poročilu o predlogu uredbe (2008/0246 (COD)).

[16] V skladu s Stališčem Sveta (EU) št. 5/2010 (UL 2010, C 122 E, str. 19) naj bi se ta uredba uporabljala za potnike, ki uporabljajo potniške storitve, ali potnike na križarjenju.

družbe Irish Ferries naj bi bilo namreč področje uporabe določb tega poglavja v bistvu določeno z opredelitvijo pojma „potovanje“. Ker pa ta pojem v tej uredbi ni opredeljen, bi bilo treba njegov pomen določiti kar se da natančno.

64. Poleg tega so v členu 20 Uredbe št. 1177/2010, naslovljenem „Oprostitve“, navedeni položaji, v katerih se člena 18 in 19 te uredbe ne uporabljata. Med temi položaji ni ne dejstva, da je bil potnik o odpovedi vnaprej obveščen, ne dejstva, da je bilo njegovo potovanje prekinjeno med potekom. Poleg tega je v pravni teoriji navedeno, da so položaji, v katerih je prevoznik odgovoren na podlagi teh določb, ne da bi bilo potovanje prekinjeno, s praktičnega vidika pogostejši in pomembnejši. [17]

65. Storitve, ki so potnikom ponujene brezplačno na podlagi člena 17(1) in (2) Uredbe št. 1177/2010, se potniku nedvomno zdijo pomembne, zlasti med potovanjem. Vendar je obveznost, da se ta določba uporabi v položajih, kot je ta, ki je opisan v prvem vprašanju, „omiljena“ s pojasnili, navedenimi v tej določbi, v skladu s katerimi morajo potniki, glede prigrizkov, obrokov ali osvežilnih napitkov, dobiti storitve, „primerne čakalnemu času, pod pogojem, da so na voljo ali jih je mogoče dobaviti brez prevelikih težav“, nastanitev na ladji ali na kopnem pa morajo dobiti, kadar je to potrebno.

66. Nazadnje zadostuje ugotovitev, da v členih 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010 ni navedeno, da se ne uporabljata, če so potniki o odpovedi obveščeni vnaprej. Vrh tega predlog spremembe št. 59, ki ga je med pripravljalnimi deli predstavil Parlament v svojem mnenju v prvi obravnavi in v skladu s katerim trajektni prevoznik ni dolžan plačati nadomestila, kadar potnika o odpovedi trajektnega prevoza obvesti najkasneje tri dni pred predvidenim odhodom, ni bil vključen v Uredbo št. 1177/2010. Ta okoliščina potrjuje ugotovitev, da zakonodajalec ni nameraval omejiti področja uporabe te uredbe ali njenih členov 18 in 19 tako, kot navaja družba Irish Ferries.

3. Primerjava uredb št. 261/2004, 1371/2007, 1177/2010 in 181/2011

67. V uvodni izjavi 1 Uredbe št. 1177/2010 je navedeno, da je namen te uredbe zagotoviti *raven varstva potnikov v pomorskem prometu, primerljivo* z ravnjo varstva pri drugih načinih prevoza. *De lege ferenda* se z nekaterimi osnutki zakonodaje namerava vzpostaviti podobna raven varstva potrošnikov v Uniji. [18] Vendar v skladu z ustaljeno sodno prakso *položaj podjetij, ki delujejo v sektorju dejavnosti različnih načinov prevoza, ni primerljiv*, ker ob upoštevanju pogojev delovanja teh podjetij, pogojev njihove dostopnosti in razdelitve njihovih omrežij ti različni načini prevoza glede pogojev za uporabo niso zamenljivi. [19]

68. Tako so na ravni prava Unije pravice potnikov v železniškem prometu določene z Uredbo št. 1371/2007. Ta uredba med drugim določa, da lahko potnik, ne da bi izgubil pravico do prevoza, v primeru zamude od prevoznika v železniškem prometu zahteva nadomestilo za zamudo med krajem odhoda in krajem prihoda, navedenima na vozovnici, v zvezi s katero vozovnica ni bila povrnjena v skladu z določbami člena 16 navedene uredbe. [20] Ta uredba ne

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

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

[19] Glej sodbe z dne 10. januarja 2006, IATA in ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, točka 96); z dne 31. januarja 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, točka 56), in z dne 26. septembra 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, točka 47).

[20] Glej člen 17(1) Uredbe št. 1371/2007.

določa, da so prevozniki v železniškem prometu oproščeni obveznosti plačila nadomestila iz člena 17(1) Uredbe št. 1371/2007, če je zamudo mogoče pripisati višji sili. V teh okoliščinah bi se lahko postavilo vprašanje, ali je mogoče razloge za oprostitev odgovornosti prevoznika, ki so določeni v uredbah št. 261/2004, 1177/2010 in 181/2011 ter se nanašajo na letalske, ladijske in avtobusne prevoze potnikov, po analogiji uporabiti za železniški prevoz.

69. Sodišče je v sodbi ÖBB-Personenverkehr [21] na to vprašanje odgovorilo nikalno. Sodišče je s sklicevanjem na sodno prakso, ki sem jo navedel v točki 67 teh sklepnih predlogov, priznalo, da je zakonodajalec Unije lahko uvedel pravila, ki določajo raven varstva potrošnikov, ki se razlikuje glede na sektor zadevnega prevoza. [22]

70. Ob upoštevanju teh pojasnil iz sodne prakse ni mogoče z vzporejanjem ureditev v zvezi z različnimi načini prevoza prek sodne prakse uvesti rešitev, ki bi vodile k uskladitvi obveznosti prevoznikov – pri vseh načinih prevoza – v primeru odpovedi ali zamude potniške storitve. Upoštevati je torej treba voljo zakonodajalca Unije, da med temi ureditvami ne vzpostavi take vzporednosti.

4. Načelo impossibilium nulla obligatio est

71. To načelo pomeni, da se s tem pravom posameznikom ne nalagajo obveznosti, ki jih je objektivno in absolutno nemogoče izpolniti, [23] in da se določbe prava Unije razlagajo tako, da preprečujejo nalaganje takšnih obveznosti. [24]

72. Vendar pa objektivne in absolutne nezmožnosti ni mogoče enačiti z obstojem težav pri izpolnjevanju obveznosti, ki izhajajo iz prava Unije. Poleg tega je s pomembnostjo cilja varstva potrošnikov, vključno z ladijskimi potniki, mogoče upravičiti celo negativne gospodarske posledice za nekatere gospodarske subjekte. [25] Dalje, medtem ko člena 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010 nalagata obveznosti prevozniku, pa člen 20(3) in (4) te uredbe tega prevoznika v posebnih okoliščinah odvezuje teh obveznosti in zagotavlja, da ni v položaju, primerljivem s položajem absolutne nezmožnosti.

73. Iz istih razlogov mora predložitveno sodišče, da bi ugotovilo, ali je treba na podlagi nacionalnega prava za pogodbe, sklenjene s potniki, šteti, da so bile razveljavljene, ker jih ni bilo mogoče izvršiti, upoštevati, da se te pogodbe, neodvisno od prava, ki se uporablja zanje, nanašajo na obveznosti, ki izhajajo iz Uredbe št. 1177/2010, ki, kot sem pravkar pojasnil, prevoznika ne postavlja v položaj, v katerem svojih pogodbenih obveznosti ne more izpolniti.

74. Za zaključek analize prvega vprašanja za predhodno odločanje predlagam, da se nanj odgovori tako, da se Uredba št. 1177/2010, zlasti njena člena 18 in 19, uporablja v položaju, ko je storitev pomorskega prevoza odpovedana vnaprej, pred prvotno načrtovanim odhodom, ker je pri dobavi plovila, načrtovanega za zagotovitev te prevozne storitve, prišlo do zamude, tega plovila pa ni bilo mogoče nadomestiti.

[21] Sodba z dne 26. septembra 2013 (C-509/11, EU:C:2013:613, točka 48).

[22] Glej sodbo z dne 26. septembra 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, točka 47).

[23] Glej po analogiji s sodno prakso v zvezi z uporabo tega načela za sklepe Komisije sodbo z dne 6. novembra 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Komisija, Komisija/Scuola Elementare Maria Montessori in Komisija/Ferracci (od C-622/16 P do C-624/16 P, EU:C:2018:873, točka 82 in navedena sodna praksa).

[24] Glej v tem smislu sodbo z dne 3. marca 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, točka 42).

[25] Glej po analogiji sodbo z dne 23. oktobra 2012, Nelson in drugi (C-581/10 in C-629/10, EU:C:2012:657, točka 81).

B. Pojem „namembni kraj“ iz členov 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010

75. Predložitveno sodišče s tretjim vprašanjem, točka (a), Sodišče prosi, naj pojasni, ali sprememba poti potnikov bodisi z nadomestnim(i) trajektnim(i) prevozom(-i) po poti, ki je drugačna od poti prvotnega trajektnega prevoza, bodisi s kombiniranim trajektnim in kopenskim potovanjem (cestnim ali železniškim) pomeni „preusmeritev potovanja v namembni kraj“ pod „primerljivimi pogoji prevoza“ v smislu člena 18 Uredbe št. 1177/2010.

76. S tretjim vprašanjem, točka (b), bi to sodišče želelo izvedeti, ali morajo potniki, kadar na liniji prvotnega prevoza ni na voljo direkten nadomestni trajektni prevoz in so bili preusmerjeni v smislu člena 18 Uredbe št. 1177/2010, prejeti nadomestilo za morebitne dodatne stroške, ki jim nastanejo, prvič, pri potovanju v nadomestni pristanišči vkrcanja in izkrcanja, in drugič, iz teh pristanišč.

77. Četrto vprašanje, točka (b), se prav tako nanaša na razlago pojma „namembni kraj“ v zvezi s pravico do nadomestila, določeno v členu 19 Uredbe št. 1177/2010.

78. Da bi se lahko odgovorilo na ta vprašanja, je treba razložiti pojem „namembni kraj“, ki se uporablja v določbah te uredbe.[26] Zato predlagam, da se ta vprašanja obravnavajo skupaj.

1. Pojem „namembni kraj“

79. Pojem „namembni kraj“ iz členov 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010 se nanaša na namembni kraj, *kot je določen v prevozni pogodbi*. V sistemu te uredbe ta pojem torej vedno ustreza cilju potovanja, o katerem sta se dogovorili stranki. Ker je „vozovnica“ v smislu člena 3(n) navedene uredbe v bistvu dokazilo o prevozni pogodbi, mora biti namembni kraj kot njen bistveni element načeloma naveden tudi na vozovnici.

80. Poleg tega se pojem „namembni kraj“ v sistemu Uredbe št. 1177/2010 uporablja za določitev kraja, kamor je treba prepeljati potnika s storitvami potniškega prevoza (in, v povezavi z uro prihoda, ob kateri uri), da se lahko šteje, da je bila ta storitev dejansko in pravilno opravljena. Potnik namreč, prvič, s sklenitvijo prevozne pogodbe dobi pravico do prevoza v namembni kraj[27] in, v primeru odpovedanega odhoda ali zamude pri odhodu iz člena 18 te uredbe, pravico do preusmeritve potovanja v ta kraj. Drugič, če potnik v namembni kraj prispe z zamudo, mu je prevoznik načeloma dolžan izplačati nadomestilo na podlagi člena 19 navedene uredbe.

81. Pojem „namembni kraj“ ima torej pomembno vlogo z vidika odgovornosti prevoznika, da opravi potniško storitev. Pomeniti mora torej natančno določen cilj potovanja „pod nadzorom“ prevoznika, tako da lahko na njegovi podlagi določi trajanje potovanja in čas prihoda. Poleg tega je glede na to, da so pogoji, pod katerimi je prevoznik odgovoren na podlagi členov 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010, načeloma določeni za vse potnike v okviru zadevne potniške storitve, malo verjetno, da bi bil namembni kraj v prevoznih pogodbah lahko določen za vsakega potnika posebej. Ugotoviti je torej treba, da pojem „namembni kraj“ načeloma ustreza pristanišču izkrcanja, ki je navedeno v prevozni pogodbi za prvotni trajektni prevoz.

[26] Glej mojo analizo drugega vprašanja in četrtega vprašanja, točka (a).

[27] Člen 19(1) Uredbe št. 1177/2010 določa, da lahko potnik v primeru zamude pri prihodu zahteva nadomestilo, *ne da bi izgubil pravico do prevoza*.

82. Trditev družbe Irish Ferries, da se v Uredbi št. 1177/2010 uporablja pojem „pristanišče izkrcanja“ in da zato pojem „namembni kraj“ ne more imeti enakega pomena kot prvonavedeni pojem, te ugotovitve ne omaja. Pojem „pristanišče izkrcanja“ se namreč uporablja izključno v členu 2 te uredbe za določitev področja njene uporabe. Pojem „namembni kraj“ se v tej določbi ne uporablja zaradi terminološke doslednosti v okviru te določbe: Uredba št. 1177/2010 se v skladu s svojim členom 2 uporablja za potniške storitve, pri katerih je *pristanišče vkrcanja na ozemlju države članice* in, zrcalno na ta odsek, glede storitev iz tretje države, *pri katerih je pristanišče izkrcanja na ozemlju države članice*.

2. Preusmeritev potovanja v namembni kraj

83. Čeprav člen 18 Uredbe št. 1177/2010 določa, da se potniku v primeru odpovedanega odhoda ali zamude pri odhodu med drugim ponudi preusmeritev potovanja v namembni kraj, kot je določen v prevozni pogodbi, ob prvi priložnosti, brez doplačila in pod primerljivimi pogoji prevoza, se lahko zgodi, da potnik po prevozu po morju ne prispe v pristanišče izkrcanja, ki je navedeno v prevozni pogodbi za prvotni trajektni prevoz.

84. Glede na omejeno število razpoložljivih potniških storitev in pristanišč, ki lahko sprejmejo potniške ladje, namreč ni mogoče zahtevati, da se potnikom vedno ponudi prevoz z istim načrtom poti, kot je bil prvotno dogovorjen. Kot navaja družba Irish Ferries, se lahko zgodi, da nadomestna storitev za prevoz teh potnikov na isti liniji ali isti dan ne obstaja. Naložitev takšne zahteve bi torej pomenila zamik „prve priložnosti“, ob kateri je treba izvesti preusmeritev potovanja. Iz podobnih razlogov lahko prevoznik v okviru Uredbe št. 261/2004 ponudi potniku nadomestni let na drugo letališče od tistega, za katero je imel rezervacijo,[28] čeprav je pojem „končni namembni kraj“ v tej uredbi strogo opredeljen. Enako velja za storitve potniškega prevoza po morju in celinskih plovnih poteh, ki se v praksi ne uporabljajo pogosto za potovanje v pristanišče izkrcanja in bivanje tam.

85. Vendar mora prevoznik pri preusmeritvi potovanja zagotoviti prevoz v namembni kraj, kot je določen v prevozni pogodbi za prvotni trajektni prevoz, ali nositi stroške tega prevoza.[29] Člen 18(1) Uredbe št. 1177/2010 namreč določa, da ima potnik pravico do preusmeritve potovanja v namembni kraj, pojem „namembni kraj“ pa, kot sem navedel v točk 81 teh sklepnih predlogov, načeloma ustreza pristanišču izkrcanja, ki je navedeno v prevozni pogodbi za prvotno trajektno vožnjo.

86. Prevoznik v okviru nadomestne potniške storitve potnika ni dolžan prepeljati po morju v pristanišče izkrcanja, ki je navedeno v prevozni pogodbi za prvotno trajektno vožnjo, še manj nujno pa je, da je pot nadomestnega prevoza enaka tisti, ki je navedena v prevozni pogodbi za prvotno trajektno vožnjo.

87. Vseeno pa je treba preusmeritev potovanja vedno izvesti „pod primerljivimi pogoji prevoza“ v smislu člena 18 Uredbe št. 1177/2010. V teh okoliščinah se torej predložitveno sodišče sprašuje, ali lahko nadomestni trajektni prevoz z drugačnim načrtom poti vključuje uporabo drugih načinov prevoza, kot je cestni ali železniški prevoz pri kombiniranem trajektnem in kopenskem potovanju.

[28] Člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 določa, da „[k]adar ima mesto, naselje ali regija več letališč in dejanski letalski prevoznik ponudi potniku let na drugo letališče od tistega, za katerega je imel rezervacijo, tedaj dejanski letalski prevoznik nosi stroške prevoza potnika od alternativnega letališča bodisi do tistega, za katerega je imel rezervacijo, ali do drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori s potnikom“.

[29] Glej točke od 91 do 94 teh sklepnih predlogov.

88. V Uredbi št. 1177/2010 pojem „primerljivi pogoji prevoza“ ni opredeljen, v njeni uvodni izjavi 13 pa je navedeno samo, da bi bilo treba potniku zagotoviti preusmeritev potovanja „pod zadovoljivimi pogoji“. Pogoji potniške storitve so določeni v prevozni pogodbi, zato je treba to, ali so pogoji nadomestne storitve „primerljivi“, presojati glede na to pogodbo. Izraz „primerljivi pogoji“ se torej nanaša na bistvene elemente pogodbe, kot so skupno trajanje potovanja, čas prihoda, število dodatnih vmesnih povezav in razred vozovnice. Glede na cilj zagotavljanja visoke ravni varstva potnikov se preusmeritev potovanja seveda ne sme izvesti v potnikovo škodo, zato je treba to, ali so ti pogoji v primerjavi s tistimi, ki so določeni v prevozni pogodbi, „zadovoljivi“, ugotoviti s stališča potnika. S sklicevanjem na pogodbene pogoje pa je mogoče zagotoviti upoštevanje interesa prevoznika.

89. Čeprav v pravu Unije ne obstaja zakonodajni okvir *de lege lata* neposredno v zvezi z varstvom pravic potnikov na večmodalnih potovanjih, [30] to ne pomeni, da večmodalni prevoz ni sprejemljiva rešitev za sistem varstva potnikov, ki je določen s tem pravom. Dejansko je to celo rešitev, ki jo potniki pogosto uporabljajo. Možno je tudi, da je v nekaterih primerih ta rešitev edina nadomestna storitev, ki je na voljo ob prvi priložnosti.

90. Preusmeritev potnikov z nadomestnim(i) trajektnim(i) prevozom(-i) po poti, ki je drugačna od poti prvotnega trajektnega prevoza, ali s kombiniranim trajektnim in kopenskim potovanjem (cestnim ali železniškim) torej lahko pomeni „preusmeritev potovanja v namembni kraj“ pod „primerljivimi pogoji“ v smislu člena 18 Uredbe št. 1177/2010, če so drugi pogoji tega trajektnega prevoza [31] primerljivi s tistimi, ki so določeni za prvotni trajektni prevoz v prevozni pogodbi.

3. Dodatni stroški, ki nastanejo preusmerjenemu potniku

91. Zdaj je treba preveriti, ali mora prevoznik preusmerjenemu potniku povrniti dodatne stroške, ki so mu nastali, prvič, pri potovanju v nadomestni pristanišči vkrcanja in izkrcanja, in drugič, pri potovanju iz teh pristanišč.

92. Člen 18(1)(a) Uredbe št. 1177/2010 določa, da se v primeru odpovedi prevozne storitve potniku ponudi izbira med vračilom cene vozovnice in preusmeritvijo potovanja v namembni kraj „brez doplačila“.

93. Kot sem že ugotovil v točki 88 teh sklepnih predlogov, se preusmeritev potovanja ne sme izvesti v škodo potnika. Prav tako preusmeritev potovanja ne pomeni, da je potnik postavljen v nesorazmerno ugodnejši položaj, kot je določen s sklenjeno prevozno pogodbo.

94. Pri tem se ne sme pozabiti, da mora potnik, kar se tiče neprekinjenih potniških storitev, še vedno potovati v ustrezna pristanišča in da mu stroški, ki mu nastanejo v teh okoliščinah, niso povrnjeni. Ob upoštevanju preudarkov, predstavljenih v prejšnji točki, je treba navedbo „brez doplačila“ iz člena 18 Uredbe št. 1177/2010 razlagati tako, da se potniku povrnejo stroški, ki so mu nastali zaradi preusmeritve potovanja in so višji od tistih, ki bi mu nastali v primeru neprekinjene potniške storitve.

[30] Glej Erceg in B., Vasilj, A., *op. cit.*, str. 230.

[31] Glej v zvezi s tem točko 88 teh sklepnih predlogov.

95. Če povzamem analizo tretjega vprašanja, točki (a) in (b), ter četrtega vprašanja, točka (b), menim, da:

– pojem „namembni kraj“ v smislu členov 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010 načeloma ustreza pristanišču izkrcanja, ki je določen v prevozni pogodbi za prvotni trajektni prevoz;

– preusmeritev potnikov z nadomestnim(i) trajektnim(i) prevozom(-i) po poti, ki je drugačna od poti prvotnega trajektnega prevoza, ali s kombiniranim trajektnim in kopenskim potovanjem (cestnim ali železniškim) lahko pomeni „preusmeritev potovanja v namembni kraj“ pod „primerljivimi pogoji“ v smislu člena 18 te uredbe, če so drugi pogoji tega nadomestnega trajektnega prevoza primerljivi s tistimi, ki so določeni za prvotni trajektni prevoz v prevozni pogodbi;

– člen 18(1)(a) navedene uredbe je treba razlagati tako, da je treba preusmeritev potovanja izvesti brez doplačila, tako da mora prevoznik povrniti stroške, ki nastanejo potnikom pri potovanju v nadomestni pristanišči vkrcanja in izkrcanja, ter stroške, ki jim nastanejo pri potovanju iz teh pristanišč, če so ti stroški nastali zaradi preusmeritve in so višji od tistih, ki bi potnikom nastali v primeru neprekinjene potniške storitve.

C. Nadomestilo na podlagi člena 19 Uredbe št. 1177/2010 glede na izbiro, ki jo ima potnik v skladu s členom 18 te uredbe

96. Z drugim vprašanjem, četrtim vprašanjem, točka (a), in petim vprašanjem, točka (a), želi predložitveno sodišče v bistvu ugotoviti, ali lahko potnik, če je bila potniška storitev odpovedana najmanj sedem tednov pred predvidenim odhodom in so mu bili povrnjeni stroški oziroma je bil preusmerjen ali pa je izbral poznejši trajektni prevoz, uveljavlja nadomestilo zaradi zamude ob prihodu na podlagi člena 19 Uredbe št. 1177/2010 glede na čas prihoda, ki je določen za prvotni trajektni prevoz.

1. Predstavitev vprašanj

97. V okviru četrtega vprašanja, točka (a), predložitveno sodišče postavlja dve podvprašanji. Prvo podvprašanje se nanaša na to, ali se člen 19 Uredbe št. 1177/2010 uporablja, če je bila potniška storitev odpovedana vsaj sedem tednov pred načrtovanim odhodom. Drugo podvprašanje, ki se postavi samo, če je treba na prvo podvprašanje odgovoriti pritrdilno, se nanaša na to, ali lahko potnik, ki so mu bili po takšni odpovedi povrnjeni stroški ali je bil preusmerjen ali pa se je odločil za poznejši trajektni prevoz v skladu s členom 18 Uredbe št. 1177/2010, uveljavlja nadomestilo na podlagi člena 19 te uredbe.

98. S petim vprašanjem, točka (a), želi predložitveno sodišče izvedeti, kako se računa trajanje zamude v smislu člena 19(1) Uredbe št. 1177/2010 v okoliščinah, ki ustrezajo tistim iz četrtega vprašanja, točka (a), in sicer, ko je bilo potovanje odpovedano vsaj sedem tednov pred predvidenim odhodom in je bil potnik preusmerjen ali so mu bili povrnjeni stroški ali pa se je odločil za poznejši trajektni prevoz.

99. Drugo vprašanje se v bistvu nanaša tudi na to, ali odločitev potnika za preusmeritev potovanja na podlagi člena 18 Uredbe št. 1177/2010 pomeni sklenitev nove prevozne pogodbe, tako da je treba pravico do nadomestila iz člena 19 te uredbe izračunati glede na čas prihoda, ki je določen v tej „novi“ prevozni pogodbi, in ne glede na čas prihoda, ki je določen za prvotni trajektni prevoz.

100. Ker se ta vprašanja nanašajo na kumulativno uporabo členov 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010 v enakih okoliščinah, predlagam, da se analizirajo skupaj.

2. Kumulativna uporaba členov 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010

101. Prvič, ugotoviti je treba, da, kot izhaja iz moje analize prvega vprašanja, okoliščina, da je bila potniška storitev odpovedana vnaprej, pred načrtovanim odhodom, ne izključuje uporabe člena 19 Uredbe št. 1177/2010.[32]

102. Drugič, da bi se lahko odgovorilo na drugo in četrto vprašanje, točka (a), je treba ugotoviti, ali se lahko člena 18 in 19 te uredbe uporabljata kumulativno, tako da lahko potnik, ki uporabi prvonavedeno določbo, še vedno uveljavlja nadomestilo na podlagi drugonavedene določbe.

103. Da bi se to vprašanje postavilo v širši okvir, je treba ugotoviti, da se členi od 16 do 18 Uredbe št. 1177/2010 na eni strani in člen 19 te uredbe na drugi nanašajo na primere zamude pri odhodu oziroma primere zamude ob prihodu. Iz pravne teorije je razvidno, da je zakonodajalec Unije med temi primeri razlikoval zato, ker je v pomorskem prevozu, drugače kakor pri drugih načinih prevoza zamudo pri odhodu mogoče nadoknaditi med potovanjem, tako da lahko potnik v namembni kraj prispe ob času, določenem v prevozni pogodbi, brez zamude.[33]

104. Zdaj ko sem to pojasnil, se je treba vprašati, ali v primeru, v katerem je bila potniška storitev odpovedana, še vedno obstaja možnost zamude ob prihodu in ima potnik pravico do nadomestila na podlagi člena 19 Uredbe št. 1177/2010.

105. Iz uvodne izjave 14 Uredbe št. 1177/2010 je razvidno, da je treba na to vprašanje odgovoriti pritrdilno. V tej uvodni izjavi je navedeno, da bi „[p]revozniki […] morali *v primeru odpovedi* ali zamude storitve zagotoviti plačilo odškodnine potnikom na podlagi deleža cene vozovnice“.[34] Podobno je bilo v eni od določb prvotnega predloga uredbe pojasnjeno, da lahko potnik v primeru zamude ob prihodu, *ki je posledica odpovedi* ali zamude ob odhodu, zahteva odškodnino iz tega naslova. Vendar je Parlament v prvi obravnavi podal mnenje,[35] v skladu s katerim je bila sprejeta odločitev, da se morebitni razlogi za zamudo ob prihodu, ki so kljub temu navedeni v uvodni izjavi 14 Uredbe št. 1177/2010, ne opredelijo.

106. Poleg tega se člen 19 Uredbe št. 1177/2010 v skladu s členom 20(2) in (4) te uredbe ne uporablja, „če je potnik obveščen o *odpovedi* ali zamudi pred nakupom vozovnice, ali če je za odpoved ali zamudo kriv potnik sam“, in „kadar prevoznik dokaže, da so vzrok za *odpoved* ali zamudo vremenske razmere […]“.[36] V sistemu Uredbe št. 1177/2010 namreč odpoved potniške storitve sama po sebi ne pomeni izgube pravice do prevoza, ampak izbiro med povračilom stroškov in preusmeritvijo potovanja, pri kateri lahko potnik v namembni kraj prispe brez zamude. Če potnik v primeru odpovedi ohrani pravico do prevoza, se lahko še vedno sklicuje na člen 19 te uredbe.

[32] Glej točke od 63 do 66 teh sklepnih predlogov.

[33] Glej v tem smislu Stec, M., *op. cit.*, str. 1409.

[34] Moj poudarek.

[35] Glej predlog spremembe št. 57 v poročilu o predlogu uredbe ((COM(2008) 0817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)).

[36] Moj poudarek.

107. Tretjič, postavlja se vprašanje, ali uporaba člena 18 Uredbe št. 1177/2010 (in sprejetje povračila stroškov, preusmeritve potovanja ali poznejšega trajektnega prevoza) vpliva na uporabo člena 19 te uredbe.

108. V tem okviru člen 19(1) Uredbe št. 1177/2010 določa, da lahko potnik v primeru zamude ob prihodu zahteva nadomestilo, *ne da bi izgubil pravico do prevoza*. Potnik je namreč upravičen do prevoza, ki ga je plačal. Čeprav odpoved potniške storitve ne povzroči izgube te pravice,[37] pa je drugače, če je potnik po odpovedi zahteval in prejel polno povračilo stroškov na podlagi člena 18(1)(b) te uredbe. V takem položaju potnik izgubi pravico do prevoza, zaradi česar člen 18(1)(b) navedene uredbe določa, da se skupaj z vračilom cene vozovnice zagotovi, „če je to ustrezno, brezplač[en] povratni[…] prevoz[…] ob prvi priložnosti do izhodiščnega mesta odhoda, kot je določen v prevozni pogodbi“.

109. Če pa se potnik ni odločil za povračilo stroškov, temveč za preusmeritev potovanja ali poznejši trajektni prevoz, ima še vedno pravico do prevoza, ki ga je plačal, in zato lahko zahteva nadomestilo na podlagi člena 19 Uredbe št. 1177/2010.

110. Zdaj je treba ugotoviti še, ali je treba v primeru preusmeritve potnika, ali če se je ta odločil za poznejši trajektni prevoz, nadomestilo iz člena 19 Uredbe št. 1177/2010 določiti glede na čas prihoda, ki je določen za prvotni trajektni prevoz.

3. Izračun trajanja zamude

111. V skladu s členom 19(1) Uredbe št. 1177/2010 se nadomestilo izplača, kadar trajanje zamude presega pragove, ki so določeni v tej določbi glede na trajanje potovanja. Navedena določba se nanaša na pravico potnikov do nadomestila v primeru zamude ob *prihodu v namembni kraj, kot je določen v prevozni pogodbi*. Tako je treba to, ali trajanje zamude presega te pragove, izračunati glede na čas prihoda in trajanje potovanja, ki sta določena v pogodbi, v kateri je določen namembni kraj.

112. Enako velja za pravice preusmerjenih potnikov ali potnikov, ki so se odločili za poznejši trajektni prevoz.

113. Člen 18(1)(a) Uredbe št. 1177/2010 se namreč v okviru preusmeritve potovanja v primeru zamude pri odhodu ali odpovedanega odhoda prav tako sklicuje na *namembni kraj, kot je določen v prevozni pogodbi*, pri čemer je navedeno, da je treba preusmeritev potovanja izvesti pod primerljivimi pogoji. V zvezi s tem je jasno, da je „namembni kraj“ kraj, ki je določen ob sklenitvi pogodbe, s katero so dogovorjeni pogoji prevoza, in da se preusmeritev potovanja izvede pod pogoji, ki so primerljivi s prvotno dogovorjenimi.

114. Ob upoštevanju dejstva, da se lahko člena 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010 uporabljata kumulativno in da se v obeh uporablja izraz „namembni kraj“, je treba šteti, da ima ta izraz v obeh določbah enak pomen. Obstoj pravice do nadomestila na podlagi člena 19 te uredbe je torej treba ugotoviti glede na pogoje, o katerih se dogovorita stranki prevozne pogodbe za prvotno trajektno vožnjo.

115. Zamuda zato ustreza razliki med pogodbeno določenim časom prihoda in dejanskim časom prihoda v namembni kraj.

[37] Glej točko 106 teh sklepnih predlogov.

116. Če potnik z nadomestno potniško storitvijo ni bil prepeljan v prvotno dogovorjeni namembni kraj, je načeloma treba, kot predlaga NTA in če potnik to zahteva, zamudo izračunati glede na čas, ko bi potnik prispel v namembni kraj, kot je določen v prevozni pogodbi, če bi se preusmeritev nadaljevala iz nadomestnega pristanišča izkrcanja v ta namembni kraj.

117. Vprašanje nadomestila na podlagi člena 19 Uredbe št. 1177/2010 pa se ne postavlja, kot izhaja iz točke 108 teh sklepnih predlogov, če je bilo potniku izplačano polno povračilo stroškov v skladu s členom 18(1)(b) te uredbe.

118. V nasprotju s tem, kar očitno trdi družba Irish Ferries, z dejstvom, da sta preusmeritev potovanja ali poznejši trajektni prevoz posledica potnikove izbire, ni mogoče omajati zgoraj navedenih preudarkov. Ta potnik je namreč ob sklenitvi prvotne prevozne pogodbe že izbral namembni kraj, čas prihoda in trajanje potovanja. To, da potniška storitev ni bila opravljena v skladu s temi pogoji, je posledica dejanj, ki jih je mogoče pripisati prevozniku. Če bi se štelo, da se potniku s tem, da mu je zaradi teh dejanj vsiljena naknadna izbira, odvzame pravica do nadomestila, bi se prevozniku podelila pravica, da se razbremeni obveznosti, ki so mu naložene na podlagi člena 19 Uredbe št. 1177/2010 zaradi preusmeritve potovanja v namembni kraj.[38] V položaju preusmeritve potovanja – v nasprotju s položajem polnega povračila stroškov – iz ničesar v besedilu te uredbe ni mogoče sklepati na tako rešitev.[39] Poleg tega so položaji, v katerih se ta določba ne uporablja, navedeni v členu 20 navedene uredbe, dejstvo, da se potniku ponudi takšna preusmeritev potovanja, pa tam ni navedeno.

119. Zato predlagam, da se na drugo vprašanje, četrto vprašanje, točka (a), in peto vprašanje, točka (a), odgovori, da je treba člen 19 Uredbe št. 1177/2010 razlagati tako, da lahko potnik, če je bila potniška storitev odpovedana vnaprej, pred načrtovanim odhodom, in se je odločil za preusmeritev potovanja ali poznejši trajektni prevoz, uveljavlja pravico do nadomestila na podlagi člena 19 te uredbe za zamudo ob prihodu v namembni kraj, kot je določen v prevozni pogodbi za prvotni trajektni prevoz. Kadar potnik zahteva takšno nadomestilo, zamuda ustreza razliki med pogodbeno določenim časom prihoda in časom, ko bi potnik prispel v namembni kraj, kot je določen v prevozni pogodbi, če bi se preusmeritev potovanja nadaljevala iz nadomestnega pristanišča izkrcanja v ta namembni kraj. Nasprotno pa potnik, ki je izbral in prejel polno povračilo stroškov, tega nadomestila ne more uveljavljati.

D. Pojem „cena vozovnice“ v smislu člena 19 Uredbe št. 1177/2010

120. Predložitveno sodišče želi s petim vprašanjem, točka (b), določiti sestavine „cene vozovnice“ v smislu člena 19 Uredbe št. 1177/2010. V tem okviru se sprašuje, ali cena vozovnice vključuje stroške dodatnih opcijskih storitev, ki jih izbere potnik, kot sta rezervacija kabine ali kletke za živali in dostop do salonov prvega razreda.

121. Čeprav je pojem „cena vozovnice“ uporabljen v členih 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010, pa ta pojem v tej uredbi ni opredeljen.

[38] Naj dodam, da lahko potnik, ki se je odločil za preusmeritev potovanja, utrpi tudi zamudo ob prihodu nadomestnega trajektnega prevoza. V takem primeru bi bilo treba ugotoviti, ali se člen 19 Uredbe št. 1177/2010 uporablja tudi za to zamudo. Glej po analogiji sodbo z dne 12. marca 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), v kateri je Sodišče razsodilo, da lahko letalski potnik, ki je prejel odškodnino zaradi odpovedi leta in ki je sprejel nadomestni let, ki mu je bil ponujen, zahteva odškodnino zaradi zamude nadomestnega leta. Drži, da člen 7(2) Uredbe št. 261/2004 ne dopušča nobenega dvoma glede tega, da je treba odškodnino plačati tudi v položaju, ko je potniku ponujena preusmeritev potovanja v namembni kraj z alternativnim letom. Iz moje analize izhaja, da je tako tudi v okviru Uredbe št. 1177/2010. Vendar pa takšen položaj, čeprav se družba Irish Ferries sklicuje nanj, v vprašanjih za predhodno odločanje ni naveden.

[39] Glej točko 108 teh sklepnih predlogov.

122. Parlament je v pripravljalnem gradivu za Uredbo št. 1177/2010 predlagal, naj se uvede opredelitev pojma „cena vozovnice“, na kateri bi „temelji[lo] nadomestilo“. V skladu s tem predlogom bi pomenila „strošek, ki se plača za prevoz in nastanitev na ladji. Ne vključuje stroškov obrokov ter drugih dejavnosti ali nakupov na ladji“.[40] Svet tega predloga ni sprejel. Določil pa je podrobne načine izračuna zneskov, ki jih je treba plačati potniku v skladu s členoma 18 in 19 te uredbe.

123. Iz člena 19 Uredbe št. 1177/2010 je razvidno, da je cena vozovnice osnova za izračun nadomestila v primeru zamude ob prihodu. To nadomestilo ustreza deležu (najmanj 25 % ali 50 %) cene vozovnice in se v skladu s členom 19(3) te uredbe izračuna na podlagi cene, ki jo potnik *dejansko plača za storitev* z zamudo.

124. Na podlagi tega sklepam, da cena vozovnice v smislu člena 19(3) Uredbe št. 1177/2010 ustreza skupnemu znesku, ki ga potnik plača za potniško storitev. Nadomestilo iz te določbe se izračuna na podlagi te cene in je namenjeno nadomestitvi zneska, plačanega za potniško storitev, ki ni bila izvedena v skladu s prevozno pogodbo.[41] Vendar pa to, da prevoznik ne izvaja storitve, glede na pogodbo ne pomeni samo neupoštevanja namembnega kraja, temveč tudi neupoštevanje pogojev prevoza, ki jih je plačal potnik. Ti pogoji so med drugim izbira kabine, kletke za živali ali razreda vozovnice. V ceno vozovnice pa, nasprotno, ne smejo biti vključeni zneski, plačani za storitve, ki ne spadajo v potniško storitev, kot so provizije potovalnega agenta.

125. Kot ugotavlja Komisija, namreč Uredba št. 1177/2010 drugače kakor Uredba št. 261/2004 ne določa standardiziranega pavšalnega nadomestila za posameznega potnika, saj je znesek tega nadomestila odvisen od cene vozovnice, ki jo je kupil potnik. V teh okoliščinah bi bilo neupoštevanje vrste vozovnice in elementov, kot je razred (prvi ali drugi) ali nastanitev na ladji, v nasprotju z odločitvijo zakonodajalca Unije, da ne uvede takšnega pavšalnega nadomestila.

126. Poleg tega razlaga člena 19 Uredbe št. 1177/2010, ki jo predlagam, potniku omogoča, da zlahka ugotovi znesek nadomestila, do katerega je upravičen v primeru odpovedi. V skladu s to logiko je mogoče iz pojma „cena vozovnice“ v smislu te določbe izključiti del cene vozovnice, ki ustreza zneskom, plačanim za storitve, ki niso odvisne od potniške storitve, če je ta del cene vozovnice mogoče jasno prepoznati in „ločiti“ od zneska, plačanega za potniško storitev.

127. Ob upoštevanju navedenega menim, da je treba na peto vprašanje, točka (b), odgovoriti, da je treba člen 19 Uredbe št. 1177/2010 razlagati tako, da cena vozovnice zajema stroške dodatnih opcijskih storitev, ki jih je izbral potnik, kot sta rezervacija kabine ali kletke za živali in dostop do salonov prvega razreda.

[40] Glej predlog spremembe št. 22 v poročilu o predlogu uredbe (COM(2008) 817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)).

[41] Glej po analogiji v zvezi z nadomestilom iz člena 17 Uredbe št. 1371/2007, ki je oblikovan podobno kot člen 19 Uredbe št. 1177/2010, sodbo z dne 26. septembra 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, točka 38), v kateri je Sodišče navedlo, da je plačilo nadomestila, „ki je izračunano na podlagi cene transportne vozovnice, […] namenjeno nadomestilu cene, ki jo je potnik plačal za storitev, ki na koncu ni bila izvedena v skladu s prevozno pogodbo“.

E. Razlaga člena 20(4) Uredbe št. 1177/2010

1. Uvodne ugotovitve glede šestega vprašanja za predhodno odločanje

128. Predložitveno sodišče s šestim vprašanjem Sodišče sprašuje, ali je mogoče 200-dnevno zamudo pri dobavi plovila za prevoz potnikov, zaradi katere so bili odpovedani vsi načrtovani trajektni prevozi na novi pomorski povezavi, šteti za izredne razmere v smislu člena 20(4) Uredbe št. 1177/2010 in ali je prevoznik zaradi takšne zamude oproščen obveznosti plačila nadomestila potnikom.

129. Iz člena 20(4) Uredbe št. 1177/2010 izhaja, da prevoznik ni dolžan plačati nadomestila potnikom na podlagi člena 19 te uredbe, kadar dokaže, da so vzrok za odpoved ali zamudo izredne razmere, ki preprečujejo izvajanje potniških storitev, ki se jim ni bilo mogoče izogniti kljub sprejetju vseh ustreznih ukrepov.

130. Predložitveno sodišče v tem vprašanju za opis okoliščin, za katere želi, da se preučijo ob upoštevanju člena 20(4) Uredbe št. 1177/2010, navaja samo „okoliščine in premislek[e] iz prvega vprašanja“. Iz skupne razlage prvega in šestega vprašanja izhaja, da je po mnenju tega sodišča vzrok za preprečitev izvajanja zadevne potniške storitve v bistvu zamuda pri dobavi.

131. Poleg tega, čeprav so v prvem vprašanju navedene druge okoliščine, se nekatere, med drugim te, da ni bilo mogoče pridobiti primernega nadomestnega plovila, da ni bilo podobne nadomestne storitve in da je zamuda pri dobavi vplivala na več kot 20.000 potnikov, ne bi smele šteti za „izredne razmere“, temveč, po mojem mnenju, za „ustrezne ukrepe“ v smislu člena 20(4) Uredbe št. 1177/2010.

2. Merila za določitev „izrednih razmer“

132. Člen 19 Uredbe št. 1177/2010 tako kot podobne določbe Uredbe št. 261/2004 določa načelo pravice potnikov do nadomestila, v členu 20(4) prvonavedene uredbe pa so določeni položaji, v katerih trajektni prevoznik tega nadomestila ni dolžan plačati. Zadnjenavedeno določbo je torej treba šteti za izjemo od načela iz člena 19 navedene uredbe in se ne sme razlagati široko. [42]

133. Poleg tega je v uvodni izjavi 17 Uredbe št. 1177/2010 naveden seznam dogodkov, ki bi lahko spadali k pojmu „izredne razmere“. [43] Ta seznam ni izčrpen („med drugim“). Ti dogodki po naravi nikakor niso značilni za nemoteno izvajanje pomorskega prevoza in jih prevoznik ne more nadzirati.

134. Podobno se uvodna izjava 19 Uredbe št. 1177/2010 sklicuje na sodno prakso, v skladu s katero lahko pojem „izredne razmere“ zajema le dogodke, ki, prvič, niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega prevoznika, in drugič, jih ta ne more nadzirati. Sodišče je ti merili določilo v sodni praksi v zvezi z Uredbo št. 261/2004. Uvodna izjava 19 Uredbe

[42] Glej v tem smislu sodbo z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, točka 20).

[43] V skladu s to uvodno izjavo bi morale „[i]zredne razmere […] med drugim vključevati naravne katastrofe, kot so požari in potresi, teroristične napade, vojne in vojaške ali civilne oborožene spopade, upore, vojaške ali nezakonite zaplembe, delovne spore, izkrcavanje bolne, ranjene ali mrtve osebe, iskalne in reševalne akcije na morju ali celinskih plovnih poteh, ukrepe, potrebne za varstvo okolja, odločitve, ki jih sprejmejo organi za upravljanje prometa ali pristaniške oblasti, ali odločitve pristojnih organov v zvezi z javnim redom in varnostjo ter zajemati potrebe po nujnem prevozu“.

št. 1177/2010 torej kaže na voljo zakonodajalca Unije, da se razlaga pojma „izredne razmere“ v smislu Uredbe št. 1177/2010 izenači z razlago, ki jo je Sodišče določilo v sodni praksi v zvezi z Uredbo št. 261/2004.[44]

135. Končno iz te sodne prakse izhaja, da sta navedeni merili kumulativni[45] in določeni glede na značilnosti in izvor dogodka, zaradi katerega je bilo preprečeno izvajanje potniške storitve.[46] Na podlagi navedene sodne prakse je mogoče sklepati tudi, da sta to edini veljavni merili, na podlagi katerih je mogoče ugotoviti obstoj izrednih razmer. Ne pogostost[47] ne nepričakovanost[48] dogodka namreč ne pomenita, da ta dogodek spada med izredne razmere.

136. Ob upoštevanju zgornjih pojasnil je treba ugotoviti, da v nasprotju s tem, kar trdita družba Irish Ferries in Irska, zamude pri dobavi ni mogoče opredeliti kot „izredne razmere“ zaradi njene izjemnosti, neobičajnosti ali nepredvidljivosti.[49]

137. Poleg tega med razmerami, ki so izredne, in tistimi, ki to niso, ni mogoče razlikovati na podlagi poenostavljenega razlikovanja med zunanjimi in notranjimi okoliščinami. Sodišče je v sodni praksi že menilo, da dejanja tretjih oseb prevoznika v nekaterih primerih ne odvezujejo obveznosti plačila nadomestila kot izredne razmere.[50]

3. Merilo neločljive povezanosti z običajnim opravljanjem dejavnosti trajektnega prevoznika

138. Glede merila neločljive povezanosti z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega prevoznika moram opozoriti, da mora trajektni prevoznik za to, da lahko zagotavlja potniško storitev, razpolagati s plovilom, ki ga za to uporablja. Razpolaganje s floto je še toliko bolj nujno potrebno za običajno opravljanje dejavnosti trajektnega prevoza in celo neločljivo povezano z njim. Če se to primerja z razlogovanjem Sodišča v sodbi Krüsemann in drugi,[51] se lahko šteje, da spadajo ukrepi organizacije in vzdrževanja flote med ukrepe običajnega upravljanja trajektnega prevoznika in da so nekatera tveganja, ki jih spremljajo, prav tako neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti tega prevoznika.

[44] Pojem „izredne razmere“ se uporablja za opredelitev okoliščin, v katerih je prevoznik oproščen obveznosti plačila odškodnine oziroma nadomestila, ki jo/ga je v skladu z Uredbo št. 261/2004 treba plačati v primeru *odpovedi ali zamude ob odhodu*, v skladu z Uredbo št. 1177/2010 pa v primeru *zamude ob prihodu*. Menim, da ta razlika ne nasprotuje temu, da je mogoče merila za določitev „izrednih razmer“, ki jih je Sodišče izoblikovalo v povezavi z Uredbo št. 261/2004, uporabiti v povezavi z Uredbo št. 1177/2010.

[45] Glej nedavno sodbo z dne 11. junija 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, točka 37).

[46] Glej nedavno sodbo z dne 11. junija 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, točka 37).

[47] Glej v tem smislu sodbo z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, točka 36).

[48] Glej v tem smislu sodbo z dne 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, točka 41).

[49] Nasprotno pa je mogoče okoliščine v zvezi z značilnostmi zamude upoštevati pri ugotavljanju, ali se preprečitvi izvajanja prevozne storitve ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.

[50] Sodišče je v sodbi z dne 17. aprila 2018 (C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17 in od C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:258, točke od 40 do 44), razsodilo, da „divje stavke“ ni mogoče opredeliti kot „izredne razmere“, ker je treba socialna tveganja, ki spremljajo ukrepe prestrukturiranja in reorganizacije podjetij, šteti za neločljivo povezana z normalnim opravljanjem dejavnosti. Poleg tega je Sodišče v sodbi z dne 4. aprila 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, točka 29), ob sklicevanju na sklep z dne 14. novembra 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), opozorilo, da trka letaliških pomičnih stopnic za vkrcanje z letalom ni mogoče šteti za „izredne razmere“. Sodišče je menilo, da je mogoče z okoliščino, da se *pritrditev te naprave običajno opravi s sodelovanjem posadke zadevnih letal*, prikazati, da je prevoznik imel nadzor nad dogodkom, ki je bil vzrok za neizpolnitev njegovih obveznosti. Vendar pa ta preudarek ne spremeni dejstva, da so zadevno izpolnitev obveznosti preprečila dejanja tretjih oseb.

[51] Sodba z dne 17. aprila 2018, Krüsemann in drugi (C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-254/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17 in od C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:258, točke od 40 do 42).

139. Prevoznik se seveda lahko odloči, da bo prehitel dobavo plovila in potnikom ponudil rezervacije, še preden mu je to plovilo dano na razpolago. V zvezi s tem družba Irish Ferries trdi, da je tako ravnanje v sektorju pomorskega prevoza potnikov običajno. Vendar pa se prevoznik, ki sprejme tako odločitev, medtem ko lahko za prevozne storitve na dani poti uporablja izključno zadevno vozilo, izpostavi gospodarskemu tveganju, s katerim pa mora tudi upravljati. Z vidika sistema Uredbe št. 1177/2010 zadevni prevoznik sprejme to tveganje, tako da ga vključi v svojo običajno dejavnost.

140. Poleg tega so pogoji naročila in dobave plovila določeni v pogodbi, ki jo je sklenil prevoznik. Na eni strani vsaka pogodba vključuje tveganja.[52] V obravnavani zadevi so zamudo pri dobavi povzročile okoliščine, povezane z ravnanjem ene od pogodbenih strank ali ravnanjem podizvajalcev te stranke.[53] Gre torej za motnjo, ki spada med običajna pogodbena tveganja. Nič namreč ne kaže na to, da je zamudo povzročilo dejanje, ki ni povezano z izvajanjem pogodbenih obveznosti pogodbenika ali njegovih podizvajalcev in običajnimi storitvami ladjedelnice.[54] Običajno pogodbeno tveganje tako vključuje tudi primer neizpolnitve pogodbe. Te ugotovitve zato ni mogoče omajati z dejstvom, da je dobava zamujala 200 dni.

141. Na drugi strani je lahko vsaka pogodba mehanizem za upravljanje tveganj. Komisija namreč navaja, da se naročilo novega plovila načrtuje vnaprej in je na splošno urejeno s podrobno pogodbo, ki vsebuje določbe o zamudi pri dobavi. Podobno je NTA na obravnavi ugotovil, da je pogodba, sklenjena leta 2016, temeljila na standardnem modelu, ki se uporablja v mednarodni praksi, in je vključevala mehanizem odškodnin za neodobrene zamude. Menim, da se z obstojem mehanizmov za upravljanje tveganj v pogodbah o dobavi plovil priznava obstoj običajnega pogodbenega tveganja, ki je povezano s tako dobavo.

142. Družba Irish Ferries, ki je v zvezi s tem navedla, da ta mehanizem ni zadostoval za kritje izgube in škode, ki ju je utrpela, te ugotovitve ni izpodbijala. Glede na raven varstva potnikov, ki se namerava vzpostaviti s sistemom Uredbe št. 1177/2010, namreč dejstvo, da po mnenju ene od pogodbenih strank mehanizem upravljanja običajnega pogodbenega tveganja ni zadosten, ne sme privesti do položaja, v katerem to tveganje nosijo potniki. Prevoznik ne sme prenesti gospodarskega tveganja, ki ga je vključil v svojo običajno dejavnost, na potnike.[55]

143. Zato predlagam, naj se ugotovi, da je treba člen 20(4) Uredbe št. 1177/2010 razlagati tako, da je zamuda pri dobavi plovila, do katere je prišlo zaradi ravnanja ene od pogodbenih strank ali njenega podizvajalca, neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega

[52] Glej zlasti 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, zvezek 35(2), str. 286.

[53] Kot sem navedel v predstavitvi dejanskega okvira, je po navedbah predložitvenega sodišča zamuda pri dobavi posledica zamude opremljevalcev prostorov, ki jih je ladjedelnica najela kot podizvajalce, in/ali nepričakovanih težav pri ureditvi zunanjih prostorov in dobavi notranjih elementov za javne prostore.

[54] Predstavljati bi si bilo mogoče plovilo v gradnji, ki ga je zaplenila vojska. Glej po analogiji sklep z dne 14. novembra 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, točka 19), v katerem je Sodišče razsodilo, da škoda na letalu, s katerim bi moral biti opravljen sporni let, *nastala zaradi dejanja, ki ni povezano z običajnimi storitvami na letališču*, kot je sabotaža ali teroristično dejanje, spada k pojmu „izredne razmere".

[55] Glej po analogiji Malenovský, J., Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU, v Bobek, M., in Prassl, J. (ur.), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart Publishing, Oxford, 2016, str. 32, kjer je navedeno, da bi bilo to, da se potnikom naloži gospodarsko tveganje dejavnosti, ki jo je prevoznik svobodno izvajal, v nasprotju s ciljem zagotavljanja visoke ravni varstva potnikov. Poleg tega je Sodišče v sodbi z dne 4. julija 2018, Wirth in drugi (C-532/17, EU:C:2018:527, točka 23), menilo, da je ob upoštevanju cilja zagotavljanja visoke ravni varstva potnikov razlaga pojma „dejanski letalski prevoznik", ki jo je treba uporabiti, tista, *s katero je mogoče zagotoviti, da bo potnikom, ki potujejo, izplačana odškodnina, ne da bi bilo treba upoštevati dogovore, ki jih je letalski prevoznik*, ki je sprejel odločitev o izvedbi zadevnega leta, *sklenil* z drugim letalskim prevoznikom za dejansko zagotovitev tega leta.

prevoznika, kadar ta začne ponujati rezervacije potnikom in z njimi sklene prevozne pogodbe, še preden mu je plovilo dano na razpolago, in zato ne spada k pojmu „izredne razmere“ v smislu te določbe.

144. Ob upoštevanju dejstva, da sta merili za določitev „izrednih razmer“ kumulativni, bi morala ta ugotovitev zadostovati za to, da bi se štelo, da zamuda pri dobavi plovila ne spada med takšne razmere. Če se Sodišče z navedeno ugotovitvijo ne bi strinjalo, pa zdaj prehajam na analizo drugega merila.

4. Merilo dejanskega nadzora

145. Sodišče se v sodni praksi v zvezi s sektorjem letalskega prevoza potnikov sklicuje na merilo pristojnosti prevoznika, da presodi, ali je dogodek morda zunaj njegovega dejanskega nadzora. [56]

146. V tem okviru je Sodišče v sodbi van der Lans [57] menilo, da zadevni letalski prevoznik vsekakor ima dejanski vpliv na preprečitev okvare ali popravilo, ki ga ta zahteva, saj mora zagotavljati vzdrževanje in pravilno delovanje zrakoplovov, ki jih uporablja za svoje gospodarske dejavnosti.

147. Kot sem ugotovil v točki 138 teh sklepnih predlogov, je trajektni prevoznik pristojen za zagotavljanje organizacije in vzdrževanja flote, ki jo uporablja za izvajanje svojih gospodarskih dejavnosti. Za to med drugim sklepa, kot je razvidno iz obravnavane zadeve, pogodbe za gradnjo plovil. Drugače kakor v položaju, obravnavanem v sodbi van der Lans, [58] prevoznik v takem primeru torej naročenega plovila še ne uporablja.

148. V teh okoliščinah sta sklenitev pogodb in njihova vsebina pod dejanskim nadzorom zadevnega prevoznika, kar mu omogoča upravljanje nekaterih tveganj, vključno z gospodarskim tveganjem, ki mu je izpostavljen. Postavlja se torej naslednje vprašanje: ali ima prevoznik *dejanski nadzor* nad tem, da pogodbena stranka in njeni podizvajalci izpolnijo pogodbene obveznosti v določenem roku? [59]

149. Sodišče se je v sodni praksi že izreklo o merilu dejanskega nadzora v zvezi z dejanji tretjih oseb, ki pomenijo – ali so povzročila – dogodke, ki so lahko zajeti s pojmom „izredne razmere“. Iz sodne prakse izhaja, da ima prevoznik dejanski nadzor nad dejanji tretjih oseb, ki so bila izvedena v sodelovanju s tem prevoznikom ali so posledica njegove odločitve. [60]

150. Sodišče je pred kratkim v sodbi Transportes Aéreos Portugueses [61] podalo nova pojasnila glede te sodne prakse. V točki 42 te sodbe je pojasnilo, da potnika v razmerju do prevoznika zavezuje prevozna pogodba in da mora potnik zagotoviti, da ne ogrozi pravilne izvedbe te pogodbe. Sodišče je nato v točki 43 te sodbe menilo, da zadevni dejanski letalski prevoznik načeloma nima nadzora nad motečim vedenjem potnika, zaradi katerega je prišlo do preusmeritve zadevnega leta, prvič, ker gre za ravnanje potnika, čigar vedenja in odziva na

[56] Glej nedavno sodbi z dne 26. junija 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, točka 20), in z dne 4. aprila 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, točka 26).

[57] Sodba z dne 17. septembra 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, točka 43).

[58] Sodba z dne 17. septembra 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

[59] Navesti je treba, da pogodbe iz leta 2016 ni sklenila družba Irish Ferries, temveč družba ICG. Vendar pa ob upoštevanju razmerij med tema subjektoma nič v temu predlogu za sprejetje predhodne odločbe ne kaže na to, da vse, kar je pod nadzorom družbe ICG, ne bi bilo pod nazorom družbe Irish Ferries.

[60] Glej opombo 50.

[61] Sodba z dne 11. junija 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

zahteve posadke ni mogoče predvideti, in drugič, ker imajo vodja zrakoplova in posadka na zrakoplovu na voljo le omejena sredstva za obvladovanje takega potnika. Na podlagi tega sklepam, da to, da pogoje pogodbe, sklenjene s potnikom, določi prevoznik, ne pomeni samodejno, da ima ta nadzor nad vedenjem tega potnika. Vendar je Sodišče, prav tako v zvezi z merilom dejanskega nadzora, pojasnilo, da je treba preveriti, ali prevoznik ni prispeval k nastanku motečega vedenja zadevnega potnika oziroma ali bi lahko ta prevoznik tako vedenje predvidel in sprejel ustrezne ukrepe s tem, da bi upošteval predznake takega vedenja.[62] Po mnenju Sodišča bi v teh okoliščinah navedeni prevoznik imel nadzor nad motečim vedenjem potnika.[63]

151. V zvezi s tem moram opozoriti, da družba Irish Ferries trdi, da je bila pogodba iz leta 2016 sklenjena šele po oceni ladjedelnic in preudarni izbiri ene od njih. NTA te trditve ne izpodbija. Nič torej ne kaže na to, da bi družba Irish Ferries ali družba ICG prispevali, dejavno ali iz malomarnosti, v smislu sodne prakse, ki izhaja iz sodbe Transportes Aéreos Portugueses,[64] k zamudi pri dobavi plovila. Če se Sodišče ne bi strinjalo z mojo analizo prvega merila za določitev „izrednih razmer“ in bi nadaljevalo z analizo drugega merila, torej predlagam, naj se ugotovi, da prevoznik ni imel nadzora nad zamudo pri dobavi plovila. Prevoznik bi bil zato zaradi te zamude pri dobavi, ki pomeni izredne razmere, lahko oproščen odgovornosti.

5. Ustrezni ukrepi

152. Tudi ob predpostavki, da zamuda pri dobavi ladje lahko pomeni „izredne razmere“, bi moral prevoznik dokazati še, da se tudi z izvajanjem vseh ustreznih ukrepov, to je kljub uporabi celotnega osebja ter vseh materialnih in finančnih sredstev, s katerimi razpolaga, očitno ne bi mogel izogniti izrednim razmeram, s katerimi je bil soočen in zaradi katerih je bila prevozna storitev odpovedana ali povezana z zamudo, razen če ne bi privolil v nevzdržna odrekanja glede na zmogljivosti svoje družbe v ustreznem trenutku.[65] V tem okviru je treba upoštevati le ukrepe, ki se lahko dejansko naložijo zadevnemu prevozniku, ne pa ukrepov, ki spadajo v pristojnost tretjih oseb.[66]

153. Drži, da je treba predložitvenemu sodišču prepustiti presojo, ali je prevoznik v okoliščinah obravnavane zadeve imel na razpolago ustrezne ukrepe, da bi se izognil zadevnim izrednim razmeram. Vendar pa bi Sodišče, da bi usmerilo predložitveno sodišče in mu dalo koristen odgovor na njegovo vprašanje, lahko pojasnilo vprašanje, ki je za stranke v postopku v glavni stvari najbolj sporno.[67]

154. NTA namreč trdi, da družba Irish Ferries ni sprejela ustreznih ukrepov, ki so ji bili na razpolago, da bi preprečila odpoved potniških storitev. Natančneje, družba Irish Ferries naj bi sprejemala rezervacije za potniške storitve na plovilu, ko še ni bila ne lastnica tega plovila niti ga

62 Glej nedavno sodbo z dne 11. junija 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, točka 45).

63 Glej nedavno sodbo z dne 11. junija 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, točka 47).

64 Sodba z dne 11. junija 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

65 Glej po analogiji sodbo z dne 12. maja 2011, Eglītis in Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, točka 25).

66 Glej po analogiji sodbi z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, točka 44), in z dne 26. junija 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, točka 27).

67 Odgovor Sodišča v zvezi z vprašanjem o „ustreznih ukrepih“ bi bil tako abstraktnejši in koristnejši za vsa nacionalna sodišča Unije, pri čemer bi bila presoja o tem, ali so bili v okoliščinah obravnavane zadeve prevozniku na razpolago ustrezni ukrepi v smislu člena 20(4) Uredbe št. 1177/2010, prepuščena predložitvenemu sodišču v obravnavani zadevi. Glej v tem smislu Šváby, D., La responsabilité en matière de transport aérien de passagers à l'intersection de trois systèmes juridiques, v Petrlík, D., Bobek, M. in Passer, J. M. (ur.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, Bruylant, Bruselj, 2020, str. 491.

ni imela v posesti in ko še ni mogla biti prepričana, da bo takrat, ko bi morala opravljati te potniške storitve, imela plovilo v lasti ali posesti. Družba Irish Ferries nasprotno trdi, da bi to, da bi se odpovedala sprejemanju rezervacij za prevozne storitve na novi liniji, pomenilo nevzdržno odrekanje v smislu sodne prakse.

155. Mogoče bi bilo sicer trditi, da obdobje med dobavo plovila in začetkom njegove uporabe, ki ga je družba Irish Ferries določila vnaprej, ni bilo dovolj dolgo, da bi se štelo, da ta prevoznik ni imel na razpolago ustreznejših ukrepov, da bi preprečil neizvajanje prevozne storitve.

156. Če bi Sodišče v nasprotju s tem, kar predlagam v teh sklepnih predlogih, ugotovilo, da zamuda pri dobavi plovila za novo linijo ne pomeni dogodka, neločljivo povezanega z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega prevoznika (prvo merilo za določitev „izrednih razmer“), glede na navedeno menim, da v tem primeru od prevoznika ne bi bilo mogoče zahtevati, da se odpove sprejemanju rezervacij, dokler mu ladjedelnica ne da plovila na razpolago z vsemi potrebnimi spričevali. To, da bi se odpoved sprejemanju rezervacij do trenutka, ko bi bila ta zamuda odpravljena – ki ga ni mogoče predvideti – ali celo za neomejen čas, štela za „ustrezen ukrep“, bi bilo v nasprotju z ugotovitvijo, da ta zamuda ni neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti in zato lahko spada k pojmu „izredne razmere“.

157. Brez poseganja v zgornje navedbe v zvezi z drugim merilom za določitev „izrednih razmer“ še vedno vztrajam pri stališču, ki sem ga izrazil v točki 143 teh sklepnih predlogov. Glede na to, da v skladu s tem stališčem prvo merilo za določitev „izrednih razmer“ v obravnavanem primeru ni izpolnjeno, niti drugega merila niti vprašanja, ali je prevoznik razpolagal z „ustreznimi ukrepi“, ni treba preučiti.

F. Razlaga člena 24 Uredbe št. 1177/2010

158. Predložitveno sodišče želi s sedmim vprašanjem v bistvu izvedeti, ali je mogoče zahtevek za nadomestilo na podlagi člena 19 Uredbe št. 1177/2010 enačiti s pritožbo v smislu člena 24 te uredbe, tako da mora potnik zahtevek za nadomestilo vložiti pri prevozniku v dveh mesecih od dne, ko je bila prevozna storitev opravljena ali bi morala biti opravljena, da lahko nacionalni organ, pristojen za izvrševanje te uredbe, kaznuje neizplačilo tega nadomestila.

159. Čeprav predložitveno sodišče ne navaja, koliko potnikov je vložilo zahtevke za nadomestilo na podlagi člena 19 Uredbe št. 1177/2010, niti kdaj so to storili, se zdi, da je povod za sedmo vprašanje trditev družbe Irish Ferries, da NTA učinka odločbe in obvestil ni omejil na potnike, ki so vložili pritožbo v skladu s členom 24 te uredbe. Zato ni mogoče šteti, da je očitno, da to vprašanje nima nobene zveze z dejanskim stanjem ali predmetom spora o glavni stvari.

160. Najprej je treba ugotoviti, da v členu 24(2) Uredbe št. 1177/2010 ni določen samo rok za vložitev pritožbe, ampak so določeni tudi roki, v katerih jo mora prevoznik obravnavati ter jo sprejeti ali zavrniti. Prav tako je v členu 19 te uredbe določen poseben rok za obravnavo zahtevkov za nadomestilo, vloženih na podlagi te določbe. Člen 19(5) navedene uredbe namreč prevozniku nalaga, da potniku izplača nadomestilo v enem mesecu po vložitvi zahtevka za nadomestilo. V teh okoliščinah bi bilo sicer mogoče *a priori* trditi, da je ta določba *lex specialis* glede na člen 24(2) Uredbe št. 1177/2010, saj se obe določbi nanašata na roke za obravnavno zahtevkov za nadomestilo, ne da bi vplivala na rok za vložitev pritožbe iz člena 24(2) te uredbe.

161. Dalje, s členom 24(1) Uredbe št. 1177/2010 se prevoznikom nalaga, da vzpostavijo mehanizem za obravnavo pritožb v zvezi s pravicami in obveznostmi, na katere se nanaša ta uredba. Na podlagi te določbe bi bilo mogoče sklepati, da se pojem „pritožba“ nanaša na vse pravice in obveznosti iz Uredbe št. 1177/2010, vključno s pravico do nadomestila iz člena 19 te uredbe.

162. Vseeno menim, da zahtevka za nadomestilo v sistemu Uredbe št. 1177/2010 ni mogoče enačiti s pritožbo.

163. Prvič, člen 19(5) Uredbe št. 1177/2010 se za opis dogodka, ko začne teči rok za prevoznika, ne sklicuje na prejem pritožbe, temveč na vložitev zahtevka za nadomestilo.

164. Drugič, člen 19(5) Uredbe št. 1177/2010 v nasprotju s členom 24(2) te uredbe ne določa, da prevoznik preuči zahtevek za nadomestilo ter ga lahko sprejme ali zavrne. V skladu z zadnjenavedeno določbo se „[n]adomestilo […] izplača v enem mesecu po vložitvi zahtevka za nadomestilo“. Ta razlika v načinu obravnave pritožb in zahtevkov za nadomestilo se povsem ujema z naravo zadnjenavedenih. V skladu s členom 19(1) Uredbe št. 1177/2010 namreč zaradi zamude ob prihodu nastane denarna terjatev v korist potnika, katere plačilo lahko ta zahteva od prevoznika, ki mora tej zahtevi, kot dolžnik, ugoditi.

165. Tretjič, v skladu s členom 25(3) Uredbe št. 1177/2010 lahko vsak potnik poda pritožbo zoper domnevno kršitev te uredbe pri nacionalnem organu, pristojnem za izvrševanje te uredbe.[68] V tej določbi je določeno tudi, da lahko država članica odloči, da potnik pritožbo najprej vloži pri prevozniku ali da nacionalni organ to pritožbo prizna kot prizivni organ. Na podlagi tega sklepam, da so prevozniki in nacionalni organi pristojni za obravnavo pritožb z istim predmetom ali za obravnavo istih pritožb.

166. V zvezi s tem je v uvodni izjavi 24 Uredbe št. 1177/2010 pojasnjeno, da določitev nacionalnih organov, pristojnih za zagotavljanje skladnosti s to uredbo, ne vpliva na pravice potnikov, da uporabijo pravno sredstvo na sodišču v skladu z nacionalno zakonodajo. Potnik lahko torej svojo terjatev na podlagi člena 19 Uredbe št. 1177/2010 uveljavlja pred nacionalnimi sodišči. V okviru takšnega sodnega postopka se dvomesečni rok ne uporablja. Sklicevanje na nacionalno pravo v uvodni izjavi 24 te uredbe potrjuje to razlago. Če bi se namreč štelo, da se dvomesečni rok uporablja v zunajsodnem okviru, bi to pomenilo, da mora potnik nadaljevati sodni postopek, ne da bi lahko nacionalni organi, pristojni za zagotavljanje skladnosti z Uredbo št. 1177/2010, zaradi preteka tega roka kaznovali zavrnitev izplačila nadomestila temu potniku.

167. Člen 24(2) Uredbe št. 1177/2010 je torej treba razlagati tako, da naložitev kazni prevozniku zaradi neplačila nadomestila, dolgovanega potniku na podlagi člena 19 te uredbe, ni pogojena s tem, da je potnik pri prevozniku vložil zahtevek za nadomestilo v dveh mesecih od dne, ko je bila storitev opravljena ali bi morala biti opravljena.

G. Razlaga člena 25 Uredbe št. 1177/2010

168. Predložitveno sodišče želi z osmim vprašanjem izvedeti, ali je pristojnost nacionalnega organa, pristojnega za izvrševanje Uredbe št. 1177/2010, ki ga določi država članica v skladu s členom 25(1) te uredbe, omejena na prevozne storitve iz pristanišč na ozemlju te države članice ali pa zajema tudi povratne prevozne storitve iz druge države članice v ta pristanišča.

[68] Pripomniti je treba, da se uvodna izjava 23 Uredbe št. 1177/2010 s ponazoritvijo pritožbe sklicuje na pomoč v pristanišču ali na ladji.

169. Iz člena 25 Uredbe št. 1177/2010 bi bilo mogoče razbrati, da je treba na to vprašanje odgovoriti nikalno. V skladu s to določbo je namreč nacionalni organ, ki ga imenuje država članica, pristojen za izvrševanje te uredbe glede potniških storitev iz pristanišč na njenem ozemlju in potniških storitev iz tretjih držav v ta pristanišča.

170. Zdi se, da se predložitveno sodišče povsem zaveda posledic dobesedne razlage navedene določbe. Iz osmega vprašanja je razvidno, da želi to sodišče izvedeti, ali bi lahko okoliščina, da nacionalni organ vrši pristojnost v zvezi s povratnim potovanjem iz Irske v Francijo, zahtevala drugačno razlago iste določbe.

171. V zvezi s tem je družba Irish Ferries na obravnavi navedla, da pri nekaterih potnikih ni šlo za povratno potovanje iz pristanišča na irskem ozemlju. Po navedbah družbe Irish Ferries se je več kot polovica trajektnih prevozov začela v Franciji. Vendar je v osmem vprašanju izrecno naveden povratni trajektni prevoz („a return sailing“) in je zato treba to vprašanje analizirati iz tega zornega kota.

1. Člen 25(1) in (3) Uredbe št. 1177/2010

172. Najprej je treba preučiti trditev NTA v zvezi s členom 25(3) Uredbe št. 1177/2010, da lahko vsak potnik vloži pritožbo pri pristojnem organu, določenem na podlagi člena 25(1) te uredbe, ali pri vsakem drugem pristojnem organu, ki ga določi država članica. NTA razlaga sklicevanje na „vsak[…] drug[…] pristojn[i] organ[…], ki ga je določila država članica“, tako, da lahko potnik vloži pritožbo v zvezi s povratnim potovanjem pri organih obeh držav članic, na katerih ozemlju sta pristanišči, ki ju zadeva ta prevoz.

173. Vendar pa razlaga člena 25 Uredbe št. 1177/2010, ki jo je predlagal NTA in v skladu s katero lahko potnik izbere organ, pri katerem lahko vloži pritožbo, zame ni prepričljiva, saj bi se s to razlago priznal obstoj alternativne pristojnosti nacionalnih organov dveh držav članic, v okviru katere naj bi ti organi zagotavljali skladnost s to uredbo za iste potniške storitve.

174. Osmo vprašanje se namreč ne omejuje na to, v kateri državi članici lahko potnik vloži pritožbo, temveč se splošneje nanaša na pristojnost nacionalnih organov, pristojnih za izvrševanje Uredbe št. 1177/2010, ki jih določijo države članice v skladu s členom 25(1) te uredbe.

175. V zvezi s tem je nacionalni organ, ki ga določi država članica, zadolžen za opravljanje splošnega nadzora nad uporabo Uredbe št. 1177/2010 v zvezi s potniškimi storitvami iz pristanišč na ozemlju te države članice in potniškimi storitvami iz tretjih držav v ta pristanišča. Pri tem takšen organ, kot izhaja iz te določbe, sprejme potrebne ukrepe za zagotovitev skladnosti s to uredbo.

176. V skladu s členom 28 Uredbe št. 1177/2010 države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo pri kršitvah določb te uredbe, in sprejmejo vse potrebne ukrepe, da bi zagotovile njihovo izvajanje. V irskem pravu se neupoštevanje obvestil v zvezi s takimi kršitvami, ki jih izda NTA, kaznuje z denarnimi kaznimi. Vendar pa mora pristojnost za izdajo takšnih obvestil izvajati nacionalni organ, pristojen za izvrševanje navedene uredbe, kot je NTA, v mejah, ki so določene v členu 25(1) navedene uredbe.

177. Zato ni mogoče šteti, da ima kateri koli nacionalni organ pristojnost na področju splošnega nadzora nad zadevnimi potniškimi storitvami, saj ta pristojnost vključuje nalaganje kazni za kršitve Uredbe št. 1177/2010, ki spadajo v ozemeljski obseg te pristojnosti.

178. Če se zdaj posvetim členu 25(3) Uredbe št. 1177/2010, je treba ugotoviti, da se ta nanaša le na obravnavo pritožb. Poleg tega je v skladu s to določbo pritožbe mogoče vložiti pri *pristojnem organu, določenem na podlagi člena 25(1) navedene uredbe*, ali *vsakem drugem pristojnem organu, ki ga je določila država članica*. Na podlagi tega sklepam, da nacionalni organ, ki je pristojen za izvrševanje te uredbe, ni nujno edini organ, ki je pristojen za obravnavo pritožb. Država članica lahko določi drug za to pristojen organ. Pristojnost za obravnavo pritožb potnikov v pomorskem prometu je torej lahko neodvisna od pristojnosti, v okviru katere se izvaja splošni nadzor.[69]

179. NTA presega to razlago člena 25(3) Uredbe št. 1177/2010 in zatrjuje, da sklicevanje na pristojni organ, ki ga je določila *država članica*, pomeni, da se lahko potnik pritoži tudi pri pristojnih organih države članice, ki ni tista, na katere ozemlju je pristanišče vkrcanja.

180. V tem okviru se je člen 25(3) Uredbe št. 1177/2010, po eni strani, v okviru pripravljalnih dokumentov razlagal drugače. Parlament in Svet sta namreč to določbo razumela tako, da se nanaša na *več pristojnih organov, ki jih je določila ista država članica*,[70] in sicer država članica, na katere ozemlju je pristanišče vkrcanja.

181. Po drugi strani pa Komisija to določbo očitno razume tako, da se potnik lahko odloči vložiti pritožbo pri nacionalnem organu, pristojnem za izvrševanje Uredbe št. 1177/2010, ki ga je določila druga država članica,[71] *pri čemer pa ne navaja, da mora biti ta nacionalni organ pristojen* v smislu člena 25(3) te uredbe. Vendar pa Komisija v zvezi s podobnimi določbami Uredbe št. 261/2004 izrecno navaja, da v takem primeru *organ, pri katerem letalski potnik vloži pritožbo, ni pristojni organ*, in da je treba pritožbo prenesti na pristojni organ, odgovoren za izvrševanje uredbe, ki ga je določila druga država članica.[72]

182. Čeprav v teh okoliščinah menim, da lahko potnik pritožbo v zvezi s povratnim potovanjem vloži pri organih ene od obeh držav članic, na katerih ozemlju sta pristanišči, na kateri se nanaša ta prevoz, pa to ne pomeni, da so vsi ti organi pristojni za izvajanje splošnega nadzora iz člena 25(1) Uredbe št. 1177/2010 nad potniškimi storitvami, na katere se nanaša pritožba.

[69] Res je, da je Sodišče v sodbi z dne 17. marca 2016, Ruijssenaars in drugi (C-145/15 in C-146/15, EU:C:2016:187, točka 30), glede veljavnih analognih določb na področju zračnega prevoza menilo, da je pristojnost za obravnavo pritožb iz člena 16(2) Uredbe št. 261/2004 vidik, ki izhaja iz naloge izvajanja splošnega nadzora, ki jo ima organ, naveden v členu 16(1) te uredbe. Vendar se je, prvič, ta sodba nanašala na nacionalni organ, pristojen za izvajanje Uredbe št. 261/2004. Torej ni šlo za „drug[…] pristojn[i] organ[…], ki ga določi država članica“. Drugič, v členu 25(3) Uredbe št. 1177/2010 ni natančno povzeto besedilo člena 16(2) Uredbe št. 261/2004.

[70] Glej obrazložen predlog spremembe št. 68 v poročilu o predlogu uredbe (COM(2008) 816, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)) in skupno stališče, ki ga je sprejel Svet zaradi sprejetja Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o pravicah potnikov med potovanjem po morju in celinskih plovnih poteh ter spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004, 14849/09 ADD 1, str. 9.

[71] Glej dokument Komisije, 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_sl, v katerem je navedeno: „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“ („pristojni nacionalni izvršilni organ je nacionalni izvršilni organ države odhoda v Uniji, razen če je odhod iz tretje države. V tem primeru je pristojen nacionalni izvršilni organ države prihoda v Uniji. Vendar pa se potniki lahko obrnejo tudi na nacionalni izvršilni organ po svoji izbiri.“)

[72] V skladu s členom 16(2) Uredbe št. 261/2004 se lahko „vsak potnik […] pritoži *vsakemu pristojnemu organu iz odstavka 1* ali *vsakemu drugemu pristojnemu organu, ki ga določi država članica*, v zvezi z domnevno kršitvijo te uredbe, ki nastane na letališču, ki se nahaja na ozemlju *države članice*, ali v zvezi z vsakim letom iz tretje države na tisto letališče“. Moj poudarek. V informativnem dokumentu o obravnavi pritožb v okviru Uredbe št. 261/2004 (NEB – NEB Complaint Handling Procedure under Regulation (EC) N° 261/2004, različica iz februarja 2019, točka 2, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/neb-neb_complaint_handling_procedures.pdf). Komisija ugotavlja, da je „organ, pristojen za izvrševanje te uredbe, […] pristojen za pritožbe, povezane z zamudami ali odpovedmi letov z njegovega ozemlja (država članica odhoda)“. Poleg tega je v tem dokumentu, tako kot v prvotnem predlogu Komisije, na katerem temelji Uredba št. 261/2004 (glej člen 18 predloga uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (COM(2001) 784 final – (COD 2001/0305)), izrecno naveden prenos pritožb med organi, ki jih določijo različne države članice. Iz tega izhaja, da organ druge države članice ni *pristojen* v smislu člena 16(2) te uredbe.

2. Pojem „potniška storitev“ v zvezi s povratnim potovanjem

183. Z razlogovanjem, ki temelji na posebni razlagi pojmov, uporabljenih v členu 25(1) Uredbe št. 1177/2010, bi se lahko omajal pomen dobesedne razlage te določbe.

184. Če bi se namreč štelo, da pojem „potniška storitev“ v okviru člena 25(1) Uredbe št. 1177/2010 pri povratnem potovanju vključuje trajektni prevoz v namembni kraj in trajektni prevoz nazaj, bi se priznala pristojnost nacionalnih organov države članice, na katere ozemlju so pristanišča vkrcanja prvonavedenega trajektnega prevoza.

185. Družba Irish Ferries se sklicuje na to razlogovanje, ko navaja, da je Sodišče v zvezi z Uredbo št. 261/2004 menilo, da pojem „let“ v smislu te uredbe v bistvu sestavlja en zračni prevoz, ki je na določen način tudi „enota“ tega prevoza.[73] Zdi se, da je NTA na obravnavi ponovil ta preudarek, ko je trdil, da je rezervirana storitev v smislu Uredbe št. 1177/2010 pri povratnem potovanju sestavljena iz dveh delov.

186. Čeprav je pojem „potniška storitev“ opredeljen v členu 3(f) Uredbe št. 1177/2010, v tej opredelitvi ni navedb, na podlagi katerih bi bilo mogoče ugotoviti, ali je povratno potovanje ena storitev. Vendar pa je mogoče takšne navedbe najti v drugih določbah te uredbe.

187. V zvezi s tem člen 19(4) Uredbe št. 1177/2010 določa način izračuna nadomestila, ki se plača potniku za zamudo ob prihodu *pri povratnem potovanju*, pri čemer je v francoski različici te uredbe navedeno, da se v primeru zamude ob prihodu pri potovanju v namembni kraj ali vrnitvi to nadomestilo izračuna na podlagi polovične cene, plačane za koriščenje *potniške storitve*. V drugih jezikovnih različicah pa je navedeno, da se to nadomestilo izračuna na podlagi polovične cene, plačane za koriščenje „*te potniške storitve*“,[74] ali na podlagi polovične cene, plačane za *to potniško storitev*.[75] Zdi se, da v teh jezikovnih različicah uporaba kazalnega zaimka v izrazu „*ta* storitev“ pomeni sklicevanje na člen 19(3) te uredbe, ki se nanaša na *storitev z zamudo*.

188. Na prvi pogled bi bilo na podlagi člena 19(4) Uredbe št. 1177/2010 mogoče sklepati, da se povratno potovanje opravi kot ena sama potniška storitev.

189. Vendar pa sta, prvič, v tej določbi takšno potovanje in takšna storitev povezana samo v primeru zamude enega od obeh trajektnih prevozov.

190. Drugič, izraz „prevoz“ se, razen v členu 19(1) Uredbe št. 1177/2010, v drugih določbah te uredbe ne uporablja. Če je pojem „potovanje“ enakovreden pojmu „potniška storitev“, bi se bilo treba vprašati, zakaj zakonodajalec v členu 19(4) navedene uredbe ni uporabil drugonavedenega pojma.

191. Tretjič, v členu 18(1) Uredbe št. 1177/2010 je določeno, da se v primerih, navedenih v tej določbi, potniku takoj ponudi izbira med „preusmeritvijo potovanja *v namembni kraj* […], kot [je določen] v prevozni pogodbi“, ali „vračilom cene vozovnice in, če je to ustrezno, brezplačnim

[73] Sodba z dne 10. julija 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, točka 40).

[74] Glej angleško („[…] shall be calculated in relation to half of the price paid for *the transport by that passenger service*“) in špansko jezikovno različico („[…] se calculará en relación con el 50 % del precio abonado por *el transporte en dicho servicio de pasaje*“).

[75] Glej nemško („wird […] auf der Grundlage des halben Fahrpreises für *diesen Personenverkehrsdienst* berechnet“) in poljsko jezikovno različico („[…] obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za *tę usługę przewozu pasażerskiego*“).

povratnim prevozom ob prvi priložnosti do *izhodiščnega mesta odhoda*, kot je določen v prevozni pogodbi“.[76] Da bi se povratno potovanje štelo za eno samo potniško storitev, bi bilo torej treba za namembni kraj te storitve šteti kraj, ki je enak izhodiščnemu mestu odhoda.[77]

192. Zato ni mogoče šteti, da je povratno potovanje ena sama potniška storitev.

193. Zdaj je treba ugotoviti, ali se lahko zaradi okoliščine, da se pristojnost za izvajanje splošnega nadzora izvaja v zvezi s potniškimi storitvami v obliki povratnega potovanja, razširi pomen dobesedne razlage člena 25(1) Uredbe št. 1177/2010, ne da bi bilo treba spremeniti razlago pojma „potniška storitev“.

3. Nacionalni organ, pristojen za izvrševanje Uredbe št. 1177/2010 v zvezi s povratnim potovanjem

194. Da bi se lahko preudarki v nadaljevanju postavili v svoj okvir, naj opozorim, da bi morala biti v skladu s tradicionalno logiko javnega prava in celo mednarodnega javnega prava pristojnost organa, ki jo določi država članica, načeloma omejena na ozemlje te države članice ali, natančneje, na položaje, ki so dovolj tesno povezani s to državo članico in/ali njenim ozemljem.

195. Poleg tega je, kot sem že omenil, v členu 25(1) Uredbe št. 1177/2010 izrecno določeno, da pristojnost nacionalnega organa zajema tudi izvrševanje nadzora nad prevoznimi storitvami iz tretjih držav v eno od držav članic. Zakonodajalec Unije torej potnikom ne odvzema možnosti, da vložijo pritožbo pri nacionalnem organu, ki ga je določila ena od držav članic, če prevozna storitev ni opravljena iz pristanišč v Uniji.

196. Člen 25 Uredbe št. 1177/2010 je namreč treba razlagati glede na člen 2 te uredbe, v katerem je določeno področje uporabe te uredbe. V skladu s členom 2(1)(b) se Uredba št. 1177/2010 uporablja za potnike, ki uporabljajo prevozne storitve iz tretje države v eno od držav članic, če storitev opravlja prevoznik, ki ima sedež na ozemlju države članice ali ponuja storitve potniškega prevoza na ozemlje države članice ali s tega ozemlja.

197. Iz tega izhaja, prvič, da je povezava med državo članico, v kateri je pristanišče izkrcanja, in potniškimi storitvami iz tretje države načeloma dovolj tesna, da se pristojnost za nadzor nad tem storitvami podeli nacionalnemu organu, ki ga določi ta država članica.

198. Drugič, obseg pristojnosti nacionalnih organov, ki jih določijo države članice za izvrševanje Uredbe št. 1177/2010, se načeloma ujema z ozemeljskim obsegom varstva, ki se s to uredbo priznava potnikom. Ti organi morajo biti pristojni v vseh položajih, v katerih bi bile lahko potencialno kršene pravice potnikov, priznane z navedeno uredbo,[78] delitev pristojnosti med njimi pa je glede na potrebo po zagotavljanju tega ujemanja le drugotnega pomena. Da bi se lahko odgovorilo na osmo vprašanje, je treba zdaj ugotoviti, kako se ta delitev izvaja v Uniji.

199. V zvezi s tem menim, da glede na vzajemno zaupanje med državami članicami, ki omogoča vzpostavitev in ohranjanje območja brez notranjih meja, pri delitvi pristojnosti med temi državami ni treba nujno slediti tradicionalnim načelom javnega prava ali mednarodnega javnega

[76] Moj poudarek.

[77] Glej po analogiji sodbo z dne 10. julija 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, točka 34).

[78] Glej v tem smislu na področju znamk Evropske unije Szpunar, M., Territoriality of Union Law in the Era of Globalisation, v Petrlík, D., Bobek, M. in 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.

prava. V sistemu Uredbe št. 1177/2010 ta delitev pristojnosti očitno vedno temelji na tesni povezavi med ozemljem države članice, na katere ozemlju je pristanišče vkrcanja ali izkrcanja, in zadevno potniško storitvijo.

200. Ni videti, da je, če je povratno potovanje, sestavljeno iz dveh ločenih trajektnih prevozov, ki bi ju moral zagotoviti prevoznik, v celoti odpovedano, povezava med povratnim trajektnim prevozom in ozemljem države članice, na katerem je pristanišče vkrcanja za ta prevoz, pomembnejša od povezave med navedenim trajektnim prevozom in ozemljem države članice, na katerem je pristanišče izkrcanja za ta prevoz. Zadnjenavedeno pristanišče je načeloma tudi pristanišče vkrcanja za trajektni prevoz v smeri namembnega kraja. Tako kot Komisija namreč menim, da je v tem primeru nacionalni organ države članice, v kateri je zadnjenavedeno pristanišče, načeloma najprimernejši za presojo motenj in za nadzor nad pomočjo potnikom za ta dva v celoti odpovedana trajektna prevoza.

201. Menim torej, da pristojnost tega nacionalnega organa za izvrševanje splošnega nadzora vključuje zagotavljanje spoštovanja pravic vseh potnikov, katerih pristanišče vkrcanja za trajektni prevoz v namembni kraj je na ozemlju države članice tega organa, pa tudi pravic potnikov, katerih pristanišče vkrcanja za povratni trajektni prevoz je na ozemlju države članice tega organa. Kadar je povratno potovanje v celoti odpovedano, je treba obseg pristojnosti nacionalnih organov ugotoviti s stališča potnika, čeprav organi, pristojni za izvrševanje te uredbe, v členu 25(1) Uredbe št. 1177/2010 niso navedeni v zvezi s *potniki*, temveč v zvezi s *potniškimi storitvami*. Namen te pristojnosti je namreč zagotoviti skladnost z Uredbo št. 1177/2010, ki se nanaša predvsem na pravice potnikov.

202. Poleg tega bi bila takšna razlaga, kot ugotavlja Komisija, v skladu s ciljem zagotavljanja visoke ravni varstva potnikov, saj bi se z njo preprečilo podvajanje postopkov, kadar sta oba trajektna prevoza odpovedana zaradi iste okoliščine.

203. Glede na vse navedeno predlagam, naj se ugotovi, da je treba člen 25(1) Uredbe št. 1177/2010 razlagati tako, da je nacionalni organ, pristojen za izvrševanje te uredbe, ki ga določi državna članica, pristojen za prevozne storitve iz pristanišč na ozemlju te države članice, v primeru v celoti odpovedanega povratnega potovanja pa tudi za povratne prevozne storitve iz druge države članice v pristanišča na ozemlju prvonavedene države članice.

H. Veljavnost odločbe in obvestil

204. Deveto vprašanje je razdeljeno na dve podvprašanji. Predložitveno sodišče s prvim podvprašanjem Sodišče prosi, naj pojasni, „katera načela in določbe prava Unije bi moralo uporabiti predložitveno sodišče pri presoji, ali so odločbe in/ali obvestila nacionalnega organa za izvrševanje veljavna glede na člene 16, 17, 20 in/ali 47 Listine in/ali načela sorazmernosti, pravne varnosti in enakega obravnavanja“. Navedeno sodišče z drugim podvprašanjem Sodišče prosi, naj odloči, ali je „preizkus nerazumnosti, ki bi ga moralo uporabiti predložitveno sodišče, preizkus, ali je bila storjena očitna napaka“.

205. Povod za ti podvprašanji so očitno trditve družbe Irish Ferries pred predložitvenim sodiščem, ki jih je NTA izpodbijal. Vendar pa je besedilo prvega podvprašanja, tudi če se razlaga ob upoštevanju teh trditev, še vedno posebej široko in dvoumno.

206. Prvič, odločba in obvestila, na katere se nanaša to podvprašanje, namreč, kot ugotavlja Komisija, so utemeljena na temeljnih določbah Uredbe št. 1177/2010, kot jih razlaga NTA. Na tej razlagi v bistvu temelji prvih osem vprašanj predložitvenega sodišča. V okviru navedene razlage je treba upoštevati tudi določbe Listine in splošna načela prava Unije. Poleg tega družba Irish Ferries v okviru svojih stališč glede desetega vprašanja trdi, da je NTA Uredbo št. 1177/2010 sicer pravilno razlagal in uporabljal, vendar pa naj ta – in ne njegova odločba ali obvestila – ne bi bila veljavna.

207. Drugič, če se postavlja vprašanje, ali mora nacionalno sodišče pri presoji veljavnosti aktov, ki so jih sprejeli nacionalni organi in spadajo na področje uporabe prava Unije, uporabljati določbe Listine ali splošna načela prava Unije, vključno s tistimi, ki so izrecno navedeni v prvem podvprašanju, je odgovor lahko samo pritrdilen.

208. Ker predložitveno sodišče ni navedlo natančnih razlogov, iz katerih je v dvomih glede razlage prava Unije, je mogoče na prvo podvprašanje odgovoriti zgolj na splošno in skoraj abstraktno. V teh okoliščinah je treba šteti, da predlog za sprejetje predhodne odločbe v delu, v katerem se nanaša na prvo podvprašanje, ne izpolnjuje zahtev iz člena 94 Poslovnika Sodišča in Sodišču ne dopušča, da predložitvenemu sodišču poda koristen odgovor za rešitev spora o glavni stvari in zato ni dopusten.[79] To ugotovitev potrjuje branje stališč, ki so jih Sodišču predložile stranke, ki vsebujejo le splošne trditve.[80]

209. Ta ugotovitev velja tudi za drugo podvprašanje. Stranki v postopku v glavni stvari sta svoji stališči predstavili v zgolj dveh stavkih, v katerih družba Irish Ferries meni, da je bila z odločbo in obvestili storjena očitna napaka, NTA pa obstoj takšne napake zanika. Poleg tega predložitveno sodišče ne pojasnjuje, kakšen je „preizkus nerazumnosti“, ki ga mora očitno uporabiti na podlagi irskega prava pri presoji veljavnosti odločbe in obvestil NTA.

210. V teh okoliščinah menim, da drugo podvprašanje prav tako ni dopustno in da je zato treba šteti, da deveto vprašanje v celoti ni dopustno.

I. Veljavnost členov 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010

211. Predložitveno sodišče z desetim vprašanjem Sodišču predlaga, naj preuči veljavnost členov 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010 glede na načela enakega obravnavanja, sorazmernosti in pravne varnosti ter glede na člene 16, 17 in 20 Listine.

212. Čeprav se to vprašanje na splošno nanaša na Uredbo št. 1177/2010, pa iz obrazložitve predloga za sprejetje predhodne odločbe izhaja, da navedeno vprašanje odraža trditev družbe Irish Ferries, da se s to uredbo, v členih 18 in 19, prevozniku, v nasprotju z načeli in določbami Listine, nalagajo obremenjujoče obveznosti. Podobno se družba Irish Ferries v svojih pisnih stališčih natančneje sklicuje na člena 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010 in navaja, da prevoznik lahko nosi odgovornost na podlagi teh določb.

[79] Glej v tem smislu sklep z dne 19. decembra 2019, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (C-140/19, C-141/19 in od C-492/19 do C-494/19, neobjavljen, EU:C:2019:1103, točki 49 in 50).

[80] Glej po analogiji sklep z dne 19. marca 2020, Boé Aquitaine (C-838/19, neobjavljen, EU:C:2020:215, točka 26).

1. Načelo enakega obravnavanja in člen 20 Listine

213. Najprej je treba ugotoviti, da sem skladnost členov 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010 z načelom enakega obravnavanja, določenim v členu 20 Listine, analiziral v okviru prvega vprašanja. V okviru razprave o tem vprašanju se namreč družba Irish Ferries sklicuje na trditev v zvezi s primerljivostjo uredb o različnih načinih prevoza. Zato je dovolj spomniti, da v skladu z ustaljeno sodno prakso položaj podjetij, ki delujejo v sektorju dejavnosti različnih načinov prevoza, ni primerljiv. [81]

214. Zato, in ob upoštevanju ugotovitev, navedenih že v okviru prvega vprašanja, Sodišču predlagam, naj ugotovi, da člena 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010 nista neveljavna zaradi kršitve načela enakega obravnavanja in člena 20 Listine.

2. Načelo sorazmernosti

215. Veljavnost členov 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010 glede na načelo sorazmernosti je treba preučiti tudi ob upoštevanju trditev družbe Irish Ferries, da naložitev obveznosti plačila nadomestila ni sorazmerna, če prevoznik potnike o odpovedi storitve obvesti več tednov ali mesecev pred datumom, ko bi morala biti storitev opravljena.

216. Poleg tega družba Irish Ferries v svojih pisnih stališčih zatrjuje le, da če je namen Uredbe št. 1177/2010, da se potnikom v pomorskemu prometu zagotavlja raven varstva, ki je primerljiva s tisto pri drugih načinih prevoza, ne bi bilo sorazmerno, da bi se pomorski prevoz obravnaval manj ugodno kot letalski in železniški prevoz.

217. V zvezi s tem je treba ugotoviti, prvič, da odgovornost prevoznika na podlagi obveznosti iz členov 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010, v nasprotju s trditvami družbe Irish Ferries, še zdaleč ni neomejena ali celo nerazumna. Položaji, v katerih se ti določbi ne uporabljata, so namreč določeni že v členu 20 te uredbe z naslovom „Oprostitve“. [82] V teh okoliščinah nedvomnih finančnih posledic za ladijske prevoznike ni mogoče šteti za čezmerne glede na cilj visoke ravni varstva potnikov.

218. Drugič, glede trditev družbe Irish Ferries, da ne bi bilo sorazmerno, če bi se pomorski prevoz obravnaval manj ugodno kot drugi načini prevoza, zadostuje ugotovitev, da je to v bistvu le gola kritika skladnosti Uredbe št. 1177/2010 z načelom enakega obravnavanja, ki sem jo že analiziral. [83] Za dodatno pojasnitev naj navedem, da je Sodišče že presodilo, da določbe Uredbe št. 261/2004, s katerimi je določena obveznost oskrbe potnikov v primeru odpovedi leta zaradi „izrednih razmer“, ob upoštevanju načela sorazmernosti niso neveljavne, tudi če je obveznost časovno ali denarno neomejena. [84]

219. Menim torej, da členov 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010 ni mogoče šteti za neveljavna zaradi domnevne kršitve načela sorazmernosti.

[81] Glej točko 67 teh sklepnih predlogov.

[82] Glej točko 64 teh sklepnih predlogov.

[83] Glej točki 213 in 214 teh sklepnih predlogov.

[84] Sodba z dne 31. januarja 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, točke od 45 do 50).

3. Načelo pravne varnosti

220. V delu, v katerem se deseto vprašanje nanaša na načelo pravne varnosti, je treba to vprašanje prav tako razlagati ob upoštevanju trditve družbe Irish Ferries, da Uredba št. 1177/2010 to načelo krši z naložitvijo težkih obveznosti prevoznikom brez jasne pravne podlage.

221. Poleg tega družba Irish Ferries zatrjuje, da je bilo to načelo kršeno, ker se s členom 19(1) Uredbe št. 1177/2010 nalaga obveznost plačila nadomestila na podlagi deleža „cene vozovnice“, ne da bi bil ta pojem opredeljen. Za postavitev te trditve v neki okvir moram opozoriti, da družba Irish Ferries v okviru svojih stališč glede devetega vprašanja izpodbija veljavnost odločbe in obvestil NTA, ker v njih ni opredeljen pojem „cena vozovnice“ v smislu člena 19(2) te uredbe in zlasti ni pojasnjeno, ali ta pojem vključuje „dodatne izdatke“, kot je cena kabine. Ugotoviti je treba, da družba Irish Ferries enak očitek podaja v okviru desetega vprašanja.

222. Načelo pravne varnosti, ki je temeljno načelo prava Unije, med drugim zahteva, da morajo biti predpisi jasni in natančni, da se lahko posamezniki nedvoumno seznanijo s svojimi pravicami in obveznostmi ter ukrepajo v skladu z njimi.

223. Naj po tem pojasnilu navedem, prvič, da iz ničesar ni mogoče ugotoviti vsebine očitka družbe Irish Ferries, saj ta temelji na splošni trditvi, da se z Uredbo št. 1177/2010 nalagajo obveznosti brez jasne pravne podlage v tej uredbi. Določbe te uredbe, ki se nanašajo na obveznosti prevoznikov, so vsekakor analizirane zlasti v okviru vprašanj od drugega do šestega.

224. Drugič, čeprav v členu 3 Uredbe št. 1177/2010 ni opredelitve pojma „cena vozovnice“, je v členu 19(3) te uredbe pojasnjeno, da se nadomestilo, ki se plača potniku za zamudo ob prihodu, izračuna na podlagi cene, ki jo potnik *dejansko plača* za storitev z zamudo. Poleg tega, kot je razvidno iz moje analize petega vprašanja, je mogoče vprašanje vključitve „dodatnih izdatkov“ v ceno vozovnice rešiti s sistematično in teleološko razlago navedene uredbe. Če bi se štelo, da vsaka določba, ki zahteva druge metode razlage, kot je jezikovna, krši načelo pravne varnosti, bi se te metode razlage v praksi izločile.

225. Zato Sodišču predlagam, naj ugotovi, da člen 19 Uredbe št. 1177/2010 ni neveljaven zaradi kršitve načela pravne varnosti, ker se nanaša na pojem „cena vozovnice“.

4. Člena 16 in 17 Listine

226. V delu, v katerem se deseto vprašanje sklicuje na člena 16 in 17 Listine, ga je treba razumeti tako, da predložitveno sodišče z njim sprašuje, ali člena 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010 v skladu s členom 52(1) Listine pomenita dopustni omejitvi pri uresničevanju svobode gospodarske pobude in lastninske pravice.

227. Predložitveno sodišče ni navedlo razlogov za postavitev tega vprašanja, za katero se zdi, da izhaja izključno iz trditev družbe Irish Ferries. Čeprav predložitveno sodišče teh trditev ni podrobno predstavilo, jih je družba Irish Ferries razdelala v pisnih stališčih, ki se nanašajo na prvo in deseto vprašanje. Iz teh stališč izhaja, da se družba Irish Ferries v navedenih trditvah sklicuje predvsem na spoštovanje načela sorazmernosti z omejitvami, ki izhajajo iz uporabe členov 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010.

228. Kot je Sodišče v okviru presoje veljavnosti Uredbe št. 261/2004 z vidika njene skladnosti s členoma 16 in 17 Listine že ugotovilo, je treba to presojo opraviti ob spoštovanju potrebne uskladitve zahtev, povezanih z varstvom teh različnih pravic, in pravilnega ravnotežja med njimi.[85] Ob upoštevanju okvira, v katerega spada ureditev pravic potnikov, je treba upoštevati tudi člen 38 Listine, katerega namen je zagotoviti visoko raven varstva potrošnikov, torej vključno s potniki.

229. Kot izhaja iz moje analize vprašanja glede veljavnosti členov 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010 z vidika njune skladnosti z načelom sorazmernosti,[86] je mogoče te preudarke prenesti na to uredbo, hkrati pa iz njih sklepam, da ti določbi spoštujeta načelo sorazmernosti.

230. Zato menim, da člena 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010 nista v nasprotju s členoma 16 in 17 Listine.

231. Iz zgornjih ugotovitev izhaja, da pri preučitvi desetega vprašanja ni bil ugotovljen noben dejavnik, ki bi vplival na veljavnost členov 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010.

V. Predlog

232. Glede na navedeno Sodišču predlagam, naj na vprašanja za predhodno odločanje, ki jih je postavilo High Court (višje sodišče, Irska), odgovori:

1. Uredbo (EU) št. 1177/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o pravicah potnikov, ki potujejo po morju ali po celinskih plovnih poteh, in o spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 je treba razlagati tako, da se ta uredba, zlasti njena člena 18 in 19, uporablja v položaju, v katerem je storitev pomorskega prevoza odpovedana vnaprej, pred prvotno načrtovanim odhodom, ker je pri dobavi plovila, načrtovanega za zagotovitev te prevozne storitve, prišlo do zamude, tega plovila pa ni bilo mogoče nadomestiti.

2. Pojem „namembni kraj“ v smislu členov 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010 načeloma ustreza pristanišču izkrcanja, ki je določeno v prevozni pogodbi za prvotni trajektni prevoz.

   Preusmeritev potnikov z nadomestnim(i) trajektnim(i) prevozom(-i) po poti, ki je drugačna od poti prvotnega trajektnega prevoza, ali s kombiniranim trajektnim in kopenskim potovanjem (cestnim ali železniškim) lahko pomeni „preusmeritev potovanja v namembni kraj“ pod „primerljivimi pogoji“ v smislu člena 18 te uredbe, če so drugi pogoji tega nadomestnega trajektnega prevoza primerljivi s tistimi, ki so v prevozni pogodbi določeni za prvotni trajektni prevoz.

   Člen 18(1)(a) navedene uredbe je treba razlagati tako, da je treba preusmeritev potovanja izvesti brez doplačila, zato mora prevoznik povrniti stroške, ki nastanejo potnikom pri potovanju v nadomestni pristanišči vkrcanja in izkrcanja, ter stroške, ki jim nastanejo pri potovanju iz teh pristanišč, če so ti stroški nastali zaradi preusmeritve in so višji od tistih, ki bi potnikom nastali v primeru neprekinjene potniške storitve.

[85] Glej v tem smislu sodbo z dne 31. januarja 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, točka 62).

[86] Glej točki 217 in 218 teh sklepnih predlogov.

3. Člen 19 Uredbe št. 1177/2010 je treba razlagati tako, da lahko potnik, če je bila potniška storitev odpovedana vnaprej, pred načrtovanim odhodom, in se je odločil za preusmeritev potovanja ali poznejši trajektni prevoz, uveljavlja pravico do nadomestila na podlagi člena 19 te uredbe za zamudo ob prihodu v namembni kraj, kot je določen v prevozni pogodbi za prvotni trajektni prevoz. Kadar potnik zahteva takšno nadomestilo, zamuda ustreza razliki med pogodbeno določenim časom prihoda in časom, ko bi potnik prispel v namembni kraj, kot je določen v prevozni pogodbi, če bi se preusmeritev potovanja nadaljevala iz nadomestnega pristanišča izkrcanja v ta namembni kraj.

   Nasprotno pa potnik, ki je izbral in prejel polno povračilo stroškov, tega nadomestila ne more uveljavljati.

4. Člen 19 Uredbe št. 1177/2010 je treba razlagati tako, da cena vozovnice vključuje stroške dodatnih opcijskih storitev, ki jih je izbral potnik, kot sta rezervacija kabine ali kletke za živali in dostop do salonov prvega razreda.

5. Člen 20(4) Uredbe št. 1177/2010 je treba razlagati tako, da je zamuda pri dobavi plovila, do katere je prišlo zaradi ravnanja ene od pogodbenih strank ali njenega podizvajalca, neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega prevoznika, kadar ta začne ponujati rezervacije potnikom in z njimi sklene prevozne pogodbe, še preden mu je plovilo dano na razpolago, in zato ne spada k pojmu „izredne razmere“ v smislu te določbe.

6. Člen 24(2) Uredbe št. 1177/2010 je treba razlagati tako, da naložitev kazni prevozniku zaradi neplačila nadomestila potniku na podlagi člena 19 te uredbe ni pogojena s tem, da je potnik pri prevozniku vložil zahtevek za nadomestilo v dveh mesecih od dne, ko je bila storitev opravljena ali bi morala biti opravljena.

7. Člen 25(1) Uredbe št. 1177/2010 je treba razlagati tako, da je nacionalni organ, pristojen za izvrševanje te uredbe, ki ga določi država članica, pristojen za prevozne storitve iz pristanišč na ozemlju te države članice, v primeru v celoti odpovedanega povratnega potovanja pa tudi za povratne prevozne storitve iz druge države članice v pristanišča na ozemlju prvonavedene države članice.

8. Pri preučitvi desetega vprašanja ni bil ugotovljen noben dejavnik, ki bi vplival na veljavnost členov 18 in 19 Uredbe št. 1177/2010.