



# Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (četvrto vijeće)

2. rujna 2021.\*

## Sadržaj

Pravni okvir .....	3
Pravo Unije .....	3
Uredba (EU) br. 1177/2010 .....	3
Uredba (EZ) br. 261/2004 .....	9
Irsko pravo .....	9
Glavni postupak i prethodna pitanja .....	10
O prethodnim pitanjima .....	14
Prvo pitanje .....	14
Treće pitanje .....	17
Drugo i četvrto pitanje te peto pitanje pod (a) .....	19
Peto pitanje pod (b) .....	21
Šesto pitanje .....	22
Sedmo pitanje .....	24
Osmo pitanje .....	25
Deveto pitanje .....	26
Deseto pitanje .....	27
Troškovi .....	31

\* Jezik postupka: engleski

„Zahtjev za prethodnu odluku – Pomorski prijevoz – Prava putnika kada putuju morskim ili unutarnjim plovnim putevima – Uredba (EU) br. 1177/2010 – Članci 18. i 19., članak 20. stavak 4. i članci 24. i 25. – Otkazivanje usluga putničkog prijevoza – Kašnjenje u isporuci prijevoznikova broda – Otkazni rok prije prvotno predviđenog datuma polaska – Posljedice – Pravo na preusmjeravanje – Uvjeti – Naknada dodatnih troškova – Pravo na naknadu – Izračun – Pojam cijene karte – Nacionalno tijelo nadležno za primjenu Uredbe br. 1177/2010 – Nadležnost – Pojam pritužbe – Ocjena valjanosti – Članci 16., 17., 20. i 47. Povelje Europske unije o temeljnim pravima – Načela proporcionalnosti, pravne sigurnosti i jednakog postupanja”

U predmetu C-570/19,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio High Court (Visoki sud, Irska), odlukom od 22. srpnja 2019., koju je Sud zaprimio 26. srpnja 2019., u postupku

**Irish Ferries Ltd**

protiv

**National Transport Authority,**

SUD (četvrto vijeće),

u sastavu: M. Vilaras, predsjednik vijeća, N. Piçarra, D. Šváby (izvjestitelj), S. Rodin i K. Jürimäe, suci,

nezavisni odvjetnik: M. Szpunar,

tajnik: C. Strömholm, administratorica,

uzimajući u obzir pisani postupak i nakon rasprave održane 9. rujna 2020.,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za Irish Ferries Ltd, V. Power, T. O'Donnell, B. McGrath, E. Roberts, *solicitors*, C. Donnelly i P. Sreenan, *SC*,
- za National Transport Authority, M. Collins i D. McGrath, *SC*, S. Murray, *BL*, M. Doyle, K. Quigley i E. O'Hanrahan, *solicitors*,
- za Irsku, M. Browne, G. Hodge, J. Quaney i A. Joyce, u svojstvu agenata, uz asistenciju P. McGarry, *SC*, i M. Finan, *BL*,
- za Europski parlament, L. G. Knudsen i A. Tamás, u svojstvu agenata,
- za Vijeće Europske unije, O. Segnana i R. Meyer, u svojstvu agenata,
- za Europsku komisiju, N. Yerrell, L. Armati i S. L. Kaléda, u svojstvu agenata,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 4. ožujka 2021.,

donosi sljedeću

### **Presudu**

1. Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članaka 18. i 19., članka 20. stavka 4. i članaka 24. i 25. Uredbe (EU) br. 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 (SL 2010., L 334, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 15., svezak 13., str. 142.).
2. Zahtjev je upućen u okviru spora između Irish Ferries Ltd i National Transport Authority (nacionalno tijelo za prijevoz, Irska) (u daljnjem tekstu: irsko tijelo za prijevoz) u pogledu uvjeta za dodjelu naknade putnicima na koje se odnosi otkazivanje plovidbi između Dublina (Irska) i Cherbourga (Francuska).

### **Pravni okvir**

#### ***Pravo Unije***

#### ***Uredba (EU) br. 1177/2010***

3. Uvodne izjave 1., 2., 3., 12. do 15., 17. i 19. Uredbe br. 1177/2010 glase:
  - „1. Djelovanje Unije u području pomorskog prijevoza i prijevoza unutarnjim plovnim putovima trebalo bi imati za cilj, između ostalog, osiguravanje visoke razine zaštite putnika usporedive s onom u drugim načinima prijevoza. Štoviše, u potpunosti bi trebalo uzeti u obzir zahtjeve u pogledu zaštite potrošača općenito.
  2. Budući da je putnik u pomorskom prijevozu i prijevozu unutarnjim plovnim putovima slabija strana ugovora o prijevozu, minimalnu razinu zaštite trebali bi imati svi putnici. Ništa ne bi smjelo spriječiti prijevoznike da putnicima ponude povoljnije ugovorne uvjete od uvjeta utvrđenih u ovoj Uredbi. Istodobno, cilj ove Uredbe nije zadiranje u međusobne komercijalne poslovne odnose poduzeća za prijevoz robe. Za potrebe ove Uredbe, posebno ugovore između cestovnog prijevoznika i prijevoznika ne bi trebalo tumačiti kao ugovore o prijevozu pa cestovnim prijevoznicima ili njihovim zaposlenicima ne bi trebalo na temelju ove Uredbe dati pravo na odštetu u slučaju kašnjenja.
  3. Zaštita putnika ne bi trebala obuhvaćati samo putnički prijevoz između luka smještenih na državnom području država članica nego i putnički prijevoz između tih luka i luka smještenih izvan državnog područja država članica, uzimajući u obzir rizik narušavanja tržišnog natjecanja na tržištu putničkog prijevoza. Stoga bi izraz ‚prijevoznik Unije‘ za potrebe ove Uredbe trebalo tumačiti što je moguće šire, ali tako da to nema utjecaja na druge pravne akte Unije, primjerice Uredbu Vijeća (EEZ) br. 4056/86 od 22. prosinca 1986. o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članaka 85. i 86. Ugovora na pomorski prijevoz [(SL 1986., L 378, str. 4.)] i Uredbu Vijeća (EEZ) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela

slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža) [(SL 1992., L 364, str. 7. i SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 6., svezak 7., str. 17.).

[...]

12. Putnici bi trebali biti na odgovarajući način obaviješteni u slučaju otkaza ili kašnjenja usluge putničkog prijevoza ili kružnog putovanja. To bi obavješćivanje trebalo pomoći putnicima da organiziraju što je potrebno i, prema potrebi, dođu do informacija o alternativnim vezama.
13. Neugodnosti koje putnici na putovanjima doživljavaju zbog otkaza ili velikih kašnjenja trebalo bi smanjiti. U tu svrhu, o putnicima bi se trebalo primjereno brinuti i trebalo bi im omogućiti da otkazu putovanje i da dobiju povrat novca za putnu kartu ili da pod zadovoljavajućim uvjetima budu preusmjereni. Primjereni smještaj za putnike ne obuhvaća nužno samo hotelske sobe nego i drugi dostupni smještaj u zavisnosti posebno od okolnosti koje se odnose za svaku pojedinu situaciju, putnička vozila i karakteristike broda. U tom pogledu i u propisno opravdanim slučajevima izvanrednih i hitnih okolnosti, prijevoznici bi trebali biti u mogućnosti u potpunosti iskoristiti relevantne objekte, u suradnji s civilnim tijelima.
14. Prijevoznici bi trebali predvidjeti plaćanje odštete putnicima u slučaju otkaza ili kašnjenja putničke usluge, na temelju postotka cijene putne karte, osim kada do otkaza ili kašnjenja dolazi zbog vremenskih uvjeta koji ugrožavaju sigurnu plovidbu brodom ili izvanrednih okolnosti koje se ne bi mogle izbjeći čak i da su poduzete sve razumne mjere.
15. Prijevoznici bi, u skladu s opće prihvaćenim načelima, trebali snositi teret dokaza da su otkaz ili kašnjenje uzrokovani takvim vremenskim uvjetima ili izvanrednim okolnostima.

[...]

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

[...]

19. Sud Europske unije već je donio presude prema kojima se problemi koji vode do otkaza ili kašnjenja mogu obuhvatiti pojmom izvanrednih okolnosti samo do mjere u kojoj oni proizlaze iz događaja koji nisu svojstveni redovnom obavljanju aktivnosti dotičnog prijevoznika i na koje on zaista ne može utjecati. Trebalo bi napomenuti da na vremenske uvjete koji ugrožavaju sigurnu plovidbu brodom prijevoznik zaista ne može utjecati.”

4 Članak 2. Uredbe br. 1177/2010, naslovljen „Područje primjene”, određuje:

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

- (a) u putničkom prijevozu u slučajevima kada je luka ukrcaja smještena na državnom području države članice;
- (b) u putničkom prijevozu u slučajevima kada je luka ukrcaja smještena izvan državnog područja države članice, a luka iskrcaja smještena je na državnom području države članice, pod uvjetom da uslugu prijevoza pruža prijevoznik Unije kako je definiran u članku 3. točki (e);
- (c) na kružnom putovanju u slučajevima kada je luka ukrcaja smještena na državnom području države članice. Međutim, članak 16. stavak 2., članci 18. i 19., članak 20. stavci 1. i 4. ne primjenjuju se na te putnike.

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

- (a) na brodovima certificiranim za najviše 12 putnika;
- (b) na brodovima čija posada odgovorna za upravljanje brodom ne broji više od tri osobe ili u slučajevima kada je dužina cjelokupnog putničkog prijevoza manja od 500 metara u jednom smjeru;
- (c) na izletima ili putovanjima turističkog razgledavanja koji nisu kružna putovanja; ili
- (d) na brodovima koji nisu na mehanički pogon kao i na originalnim i pojedinačnim replikama povijesnih putničkih brodova konstruiranim prije 1965., izgrađenima uglavnom od originalnih materijala, certificiranih za najviše 36 putnika.

3. Države članice mogu, za razdoblje od 2 godine od 18. prosinca 2012., iz primjene ove Uredbe izuzeti pomorske brodove ispod 300 bruto tona koji plove u domaćem prijevozu, pod uvjetom da se prava putnika na temelju ove Uredbe na odgovarajući način osiguravaju na temelju nacionalnog prava.

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

[...]”

5 Članak 3. te uredbe sadržava sljedeće definicije:

„[...]”

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

[...]

- (m) ‚ugovor o prijevozu‘ znači ugovor o prijevozu između prijevoznika i putnika, za pružanje jedne ili više usluga putničkog prijevoza ili kružnih putovanja;
  - (n) ‚putna karta‘ znači valjani dokument ili drugi dokaz o ugovoru o prijevozu;
  - (r) ‚rezervacija‘ znači predbilježba konkretnog polaska za uslugu putničkog prijevoza ili kružnog putovanja;
- [...]

6 Članak 4. navedene uredbe, naslovljen „Putne karte i nediskriminirajući ugovorni uvjeti“, u stavku 2. predviđa:

„Ne dovodeći u pitanje socijalne tarife, ugovorni uvjeti i tarife koje primjenjuju prijevoznici ili prodavatelji karata nude se javnosti bez izravne ili neizravne diskriminacije na temelju nacionalnosti krajnjeg kupca ili na temelju mjesta poslovnog nastana prijevoznika ili prodavatelja putnih karata unutar Unije.”

7 U poglavlju II. iste uredbe, naslovljenom „Prava osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti“, članak 7., naslovljen „Pravo na prijevoz“, u stavku 2. određuje:

„Rezervacije i putne karte nude se osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti bez dodatnih troškova pod istim uvjetima koji vrijede za sve ostale putnike.”

8 U poglavlju III. Uredbe br. 1177/2010, naslovljenom „Obveze prijevoznika i operatora terminala u slučaju prekinutog putovanja“, članak 18., naslovljen „Preusmjeravanje i povrat novca u slučaju otkaza polaska ili kašnjenja u polasku“, određuje:

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

- (a) preusmjeravanja do konačnog odredišta, prema uvjetima prijevoza koji su usporedivi onima iz ugovora o prijevozu, kada je to najranije moguće i bez dodatnih troškova;
- (b) povrata cijene putne karte i, gdje je to primjenjivo, uslugu najranije mogućeg besplatnog povratnog prijevoza do prve točke polaska kako je navedena u ugovoru o prijevozu.

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

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

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

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

- (a) 1 sat u slučaju kada putovanje prema plovidbenom redu traje do najviše 4 sata;
- (b) 2 sata u slučaju kada putovanje prema plovidbenom redu traje više od 4 sata, ali ne više od 8 sati;
- (c) 3 sata u slučaju kada putovanje prema plovidbenom redu traje više od 8 sati, ali ne više od 24 sata; ili
- (d) 6 sati u slučaju kada putovanje prema plovidbenom redu traje više od 24 sata.

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

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

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

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

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

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

10 Članak 20. navedene uredbe, naslovljen „Izuzeća”, glasi kako slijedi:

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

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

3. Članak 17. stavak 2. ne primjenjuje se kada prijevoznik dokaže da su otkaz ili kašnjenje uzrokovani vremenskim uvjetima koji ugrožavaju sigurnu plovidbu brodom.
4. Članak 19. ne primjenjuje se kada prijevoznik dokaže da su otkaz ili kašnjenje uzrokovani vremenskim uvjetima koji ugrožavaju sigurnu plovidbu brodom ili izvanrednim okolnostima koje sprečavaju uredno izvršenje putničkog prijevoza, a koje se ne bi mogle izbjeći čak ni da su poduzete sve razumne mjere.”
- 11 U poglavlju IV. iste uredbe, naslovljenom „Opća pravila o obavješćivanju i pritužbama”, članak 24. te uredbe, naslovljen „Pritužbe”, propisuje:
- „1. Prijevoznici i operatori terminala uspostavljaju ili imaju uspostavljen dostupan mehanizam za rješavanje pritužbi u vezi s pravima i obvezama obuhvaćenima ovom Uredbom.
2. U slučaju kada putnik na kojega se odnosi ova Uredba želi uputiti pritužbu prijevozniku ili operatoru terminala, pritužbu podnosi u roku od 2 mjeseca od datuma izvršenja usluge ili od datuma na koji je usluga trebala biti izvršena. U roku od mjesec dana od primitka pritužbe prijevoznik ili operator terminala obavješćuju putnika da je njegova pritužba prihvaćena, odbijena ili da se još uvijek razmatra. Konačni odgovor daje se putniku u roku od najviše 2 mjeseca od primitka pritužbe.”
- 12 Člankom 25. Uredbe br. 1177/2010, naslovljenim „Nacionalna tijela za izvršenje”, koji se nalazi u njezinu poglavlju V., naslovljenom „Izvršenje i nacionalna tijela za izvršenje”, određuje se:
- „1. Svaka država članica određuje jedno novo ili postojeće tijelo ili više takvih tijela odgovornih za izvršenje ove Uredbe s obzirom na putnički prijevoz i kružna putovanja iz luka smještenih na njezinom državnom području i putnički prijevoz iz treće zemlje do takvih luka. Svako tijelo poduzima mjere potrebne za osiguravanje usklađenosti s ovom Uredbom.
- Svako je tijelo po svojoj organizaciji, odlukama o financiranju, pravnoj strukturi i donošenju odluka nezavisno od komercijalnih interesa.
2. Države članice obavješćuju Komisiju o tijelu ili tijelima koje odrede u skladu s ovim člankom.
3. Svaki putnik može podnijeti pritužbu, u skladu s nacionalnim pravom, nadležnom tijelu određenom na temelju stavka 1. ili drugom nadležnom tijelu koje odredi država članica, o navodnoj povredi ove Uredbe. To nadležno tijelo u razumnom roku dostavlja putnicima obrazloženi odgovor na njihove pritužbe.
- Država članica može odlučiti:
- (a) da pritužbu prema ovoj Uredbi putnik prvo podnese prijevozniku ili operatoru terminala; i/ili
- (b) da nacionalno tijelo za izvršenje ili neko drugo nadležno tijelo koje odredi država članica djeluje kao žalbeno tijelo za pritužbe koje nisu riješene prema članku 24.
4. Države članice koje su odlučile da sukladno članku 2. stavku 4. izuzmu određene usluge osiguravaju da postoji usporedivi mehanizam za izvršenje prava putnika.”



### ***Uredba (EZ) br. 261/2004***

- 13 Uredba (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta [...] te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (SL 2004., L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21. i ispravak SL 2019., L 119, str. 202.) sadržava članak 5. naslovljen „Otkazivanje leta”, čiji stavak 1. glasi:

„U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:

[...]

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

### ***Irsko pravo***

- 14 European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 (Uredba iz 2012. o Europskoj uniji (prava putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnom putovima); u daljnjem tekstu: Uredba iz 2012.), od 10. listopada 2012., u članku 3. određuje da je irsko tijelo za prijevoz odgovorno za izvršenje u smislu članka 25. Uredbe br. 1177/2010.
- 15 U skladu s člankom 4. stavkom 1. Uredbe iz 2012. irsko tijelo za prijevoz upućuje pružatelju usluga, po službenoj dužnosti ili nakon što putnik podnese pritužbu, ako smatra da taj pružatelj usluga ne poštuje Uredbu br. 1177/2010, „obavijest u kojoj se navode predmetni propust ili povreda te se njome tog pružatelja usluga obvezuje da u navedenom roku poduzme mjere koje se u toj obavijesti navode kako bi postupio u skladu s njom”.
- 16 Članak 4. stavak 2. Uredbe iz 2012. predviđa da u slučajevima kada je obavijest upućena u skladu s člankom 4. stavkom 1. te uredbe pružatelj usluge može podnijeti svoje primjedbe irskom tijelu za prijevoz u roku od 21 dana. To tijelo ispituje te primjedbe i potvrđuje, mijenja ili povlači tu obavijest.
- 17 Naposljetku, u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe iz 2012., pružatelj kojem je upućena obavijest na temelju te uredbe i koji je ne poštuje čini kažnjivo djelo za koje se u slučaju osuđujuće presude donesene u skraćenom postupku može izreći novčana kazna u iznosu od 5000 eura ili, u slučaju osuđujuće presude na temelju optužnice, novčanom kaznom koja ne prelazi 250.000 eura.

## Glavni postupak i prethodna pitanja

- 18 Irish Continental Group plc, društvo majka društva Irish Ferries, sklopio je 2016. godine ugovor s društvom njemačkog prava Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (u daljnjem tekstu: brodogradilište) za izgradnju broda s predviđenom isporukom tog broda, koji je u potpunosti certificiran za plovidbu, najkasnije 26. svibnja 2018.
- 19 Navedeni brod trebao je početi pružati usluge tijekom ljetne sezone 2018. kako bi se osigurale različite linije, uključujući novu liniju redovne povratne plovidbe između Dublina i Cherbourga (u daljnjem tekstu: linija Dublin-Cherbourg).
- 20 S obzirom na duljinu plovidbe od otprilike 18 sati, Irish Ferries predvidio je da će se tim brodom koristiti kako bi osigurao liniju Dublin-Cherbourg svaki drugi dan naizmjenično s drugim brodom kojim se to društvo koristilo tijekom sezone 2018. na linijama između gradova Rosslare (Irska) i Cherbourg te između gradova Rosslare i Roscoff (Francuska), čime je nudio svakodnevnu uslugu između Irske i Francuske, iako iz različitih luka odnosno do različitih luka.
- 21 U siječnju 2017. brodogradilište je usmeno obavijestilo Irish Ferries da predviđa isporuku predmetnog broda najkasnije do 22. lipnja 2018.
- 22 Irish Ferries je 27. listopada 2017. započeo s primanjem rezervacija za sezonu 2018. jer većina putnika rezervira prijevoz unaprijed. Brodogradilište je 1. studenoga 2017. potvrdilo da će brod o kojem je riječ doista biti isporučen 22. lipnja 2018., tako da će biti spreman za prvu plovidbu 12. srpnja 2018.
- 23 Međutim, 18. travnja 2018. brodogradilište je obavijestilo društvo Irish Ferries da predmetni brod neće biti isporučen prije 13. srpnja 2018. zbog kašnjenja vanjskih opremljivača prostora kao treće strane koje je angažiralo kao podizvođače. Slijedom toga, plovidbe nisu mogle započeti, kao što je bilo predviđeno, 12. srpnja 2018., a bile su zahvaćene i određene druge plovidbe.
- 24 Nakon što je 20. travnja 2018. utvrdio da neće moći zamijeniti taj brod ni brodom iz svoje flote niti uzimanjem u zakup zamjenskog broda od brodarskog posrednika, Irish Ferries otkazao je plovidbe predmetnim brodom do novog datuma isporuke, koji se produljio dodavanjem sigurnosnog roka. Društvo Irish Ferries stoga je otkazalo plovidbe od 12. do 29. srpnja 2018.
- 25 U okviru tog otkazivanja Irish Ferries poduzeo je nekoliko koraka. Kao prvo, obavijestio je sve dotične putnike o otkazivanju plovidbi uz otkazni rok od dvanaest tjedana. Kao drugo, predložio je tim putnicima trenutačni puni povrat cijene karte ili mogućnost da rezerviraju alternativne plovidbe po vlastitom izboru (u daljnjem tekstu: alternativne plovidbe). Budući da ne postoji druga istovjetna usluga na liniji Dublin-Cherbourg, Irish Ferries ponudio je dotičnim putnicima niz alternativnih plovidbi s različitim lukama polaska i dolaska izravno ili neizravno između Irske i Francuske, odnosno prelaskom preko Velike Britanije (Ujedinjena Kraljevina). Međutim, irsko tijelo za promet pred sudom koji je uputio zahtjev osporava činjenicu da je Irish Ferries svim putnicima ponudio preusmjerenje kopnenim putem.
- 26 Što se tiče putnika preusmjerenih do ili od Rosslarea, umjesto Dublina, i/ili do ili od Roscoffa, umjesto Cherbourga, Irish Ferries nije ponudio nadoknadu eventualnih dodatnih troškova nastalih tim putnicima. Naime, Irish Ferries smatrao je da nisu svi putnici snosili dodatne troškove jer su se neki od njih nalazili bliže Roscoffu nego Cherbourgu.

- 27 Irsko nacionalno tijelo za prijevoz je 9. svibnja 2018. obavijestilo Irish Ferries da je ispitalo okolnosti otkazivanja plovidbi od 12. do 29. srpnja 2018. „kako bi utvrdilo uvjete za izvršenje [Uredbe br. 1177/2010] u tom slučaju” i zatražilo je od Irish Ferriesa da mu pojasni razloge zbog kojih je taj prijevoznik smatrao da je to otkazivanje posljedica izvanrednih okolnosti koje su bile izvan njegove kontrole.
- 28 Irsko tijelo za prijevoz je 1. lipnja 2018. zatražilo od društva Irish Ferries dodatne informacije o tome poštuje li potonje društvo članak 18. Uredbe br. 1177/2010.
- 29 Brodogradilište je 11. lipnja 2018. obavijestilo Irish Ferries o daljnjem kašnjenju isporuke predmetnog broda do neodređenog datuma u rujnu 2018. zbog kašnjenja podizvođača s radovima koji se odnose na električno ožičenje i ugradnju električnog sustava trupa i palube broda kao i kašnjenja isporuke unutarnjih dijelova za javne prostore. U svakom slučaju, to plovilo isporučeno je 12. prosinca 2018., s kašnjenjem od oko 200 dana.
- 30 Budući da nije mogao iskorištavati predmetni brod i da nije mogao uzeti u zakup zamjenski brod, Irish Ferries odlučio je otkazati sve plovidbe predviđene nakon 30. srpnja 2018.
- 31 U okviru tog otkazivanja Irish Ferries poduzeo je nekoliko koraka. Kao prvo, najavio je navedeno otkazivanje svim dotičnim putnicima čim je dobio potvrdu da neće moći zakupiti zamjenski brod, poštujući otkazni rok od sedam do dvanaest tjedana. Kao drugo, ponudio je tim putnicima mogućnost otkazivanja i dobivanja trenutačnog punog povrata cijene karte. Kao treće, tim je putnicima ponudio mogućnost korištenja alternativnih plovidbi u Francusku bez povrata eventualnih dodatnih troškova. Također je putnicima predložio da ih preusmjeri kopnenim putem po njihovu izboru među onima koje je predložio, iz bilo koje irske trajektne luke do francuskih luka kao što su Cherbourg, Roscoff, Calais i Caen. Putnicima su se nadoknadili troškovi goriva za prelazak Velike Britanije.
- 32 Iz tih je koraka proizašlo da je od 20 000 putnika na koje su se odnosila ta otkazivanja, njih 82 % odabralo opciju alternativnih plovidbi s društvom Irish Ferries ili drugim prijevoznicima, 3 % ih je odabralo kopneni put, a ostalih 15 % prihvatilo je puni povrat cijene putne karte.
- 33 Što se tiče putnika koji su odabrali mogućnost alternativnih plovidbi, eventualni dodatni troškovi nisu naplaćeni putnicima, nego ih je platio Irish Ferries. Usto, eventualne razlike u putničkim troškovima nadoknadio je Irish Ferries.
- 34 Što se tiče putnika koji su se odlučili za opciju kopnenog puta, Irish Ferries nadoknadio im je trošak goriva potrebnog za prelazak Velike Britanije.
- 35 Međutim, Irish Ferries nije platio naknadu zbog kašnjenja u dolasku na konačno odredište putnicima koji su je zatražili na temelju članka 19. Uredbe br. 1177/2010 s obzirom na to da je prema njegovu mišljenju ponudio preusmjeravanje i povrat cijene putne karte u skladu s člankom 18. te uredbe. Irish Ferries naime smatrao je da se članci 18. i 19. navedene uredbe ne primjenjuju istodobno.
- 36 Irsko tijelo za prijevoz je 1. kolovoza 2018. društvu Irish Ferries uputilo „prethodnu obavijest” o primjeni Uredbe br. 1177/2010 na otkazane plovidbe, na koju je Irish Ferries odgovorio time što je 15. kolovoza 2018. podnio svoje primjedbe.

- 37 Irsko tijelo za prijevoz je 19. listopada 2018. donijelo odluku na temelju koje je smatralo, kao prvo, da se Uredba br. 1177/2010 primjenjuje na otkazivanje plovidbi između Dublina i Cherbourga tijekom ljeta 2018., kao drugo, da je Irish Ferries povrijedio zahtjeve predviđene u članku 18. te uredbe i, kao treće, da taj prijevoznik nije poštovao članak 19. navedene uredbe. U skladu s člankom 4. stavkom 1. Uredbe iz 2012., ta se odluka potvrdila izdavanjem dviju obavijesti na temelju članka 18. i članka 19. Uredbe br. 1177/2010.
- 38 Irish Ferries podnio je svoje primjedbe o toj odluci tijekom studenoga 2018. u skladu s člankom 4. stavkom 2. Uredbe iz 2012.
- 39 Odlukom od 25. siječnja 2019., nakon kontradiktornog postupka, irsko tijelo za prijevoz potvrdilo je obavijesti izdane na temelju članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010. Smatralo je, s jedne strane, da je Irish Ferries povrijedio obvezu preusmjeravanja predviđenu u članku 18. te uredbe te ga je pozvalo da nadoknadi eventualne dodatne troškove koje su snosili putnici na koje su se odnosile otkazane plovidbe ako su se ti putnici odlučili za preusmjeravanje odnosno za putovanje u Rosslare ili iz Rosslarea (umjesto Dublina) i/ili u Roscoff ili iz Roscoffa (umjesto Cherbourga).
- 40 To je tijelo smatralo, s druge strane, da je Irish Ferries povrijedio članak 19. navedene uredbe i naložilo mu je da plati naknadu putnicima na koje se odnosilo kašnjenje na konačno odredište kako je utvrđeno u ugovoru o prijevozu.
- 41 Irish Ferries osporava kako odluku od 25. siječnja 2019. tako i obavijesti poslana na temelju članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 pred High Courtom (Visoki sud, Irska), pri čemu je tvrdio, kao prvo, da ta uredba nije primjenjiva kad do otkazivanja prijevoza putnika dođe nekoliko tjedana prije datuma predviđenih plovidbi. Kao drugo, Irish Ferries osporava tumačenje i primjenu članaka 18. do 20. Uredbe br. 1177/2010 od strane irskog tijela za prijevoz. Konkretnije, tvrdi da je kašnjenje u isporuci predmetnog broda izvanredna okolnost koja ga oslobađa od isplate naknade predviđene u članku 19. te uredbe. Kao treće, Irish Ferries prigovara irskom tijelu za prijevoz da je povrijedilo članak 25. navedene uredbe time što je prekoračilo ovlasti. Naime, to tijelo izvršavalo je svoju nadležnost nad uslugama prijevoza iz Francuske u Irsku, iako su te usluge obuhvaćene isključivom nadležnošću francuskih tijela. Kao četvrto, Irish Ferries prigovara irskom tijelu za prijevoz da je povrijedilo članak 24. Uredbe br. 1177/2010 time što nije ograničilo učinak svoje odluke na putnike koji su podnijeli pritužbu u propisanom obliku i rokovima predviđenima u članku 24. te uredbe. Kao peto, Irish Ferries osporava valjanost navedene uredbe s obzirom na načela proporcionalnosti, pravne sigurnosti i jednakog postupanja kao i članke 16., 17. i 20. Povelje Europske unije o temeljnim pravima (u daljnjem tekstu: Povelja).
- 42 U tim je okolnostima High Court (Visoki sud) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:
- „[...]
1. Primjenjuje li se [Uredba br. 1177/2010] (posebno članci 18. i/ili 19.) u okolnostima u kojima su putnici unaprijed izvršili rezervacije i sklopili ugovore o prijevozu, a usluge putničkog prijevoza otkazane su uz otkazni rok od najmanje sedam tjedana prije predviđenog polaska zbog kašnjenja u isporuci novog broda trajektnom prijevozniku? Je li u vezi s tim nešto od navedenog (ili sve) relevantno za primjenjivost [navedene] uredbe:
    - (a) isporuka je na kraju kasnila 200 dana;
    - (b) trajektni prijevoznik morao je otkazati cijelu sezonu plovidbe;
    - (c) nije bilo moguće nabaviti prikladno zamjensko plovilo;

- (d) trajektni prijevoznik promijenio je rezervacije za više od 20 000 putnika na različitim plovidbama ili im je nadoknadio cijenu njihova prijevoza;
- (e) plovidbe su izvršene na novoj liniji koju je otvorio trajektni prijevoznik bez slične alternativne usluge na prvotnoj liniji?

[...]

- 2. Ako je putnik preusmjeren u skladu s člankom 18. [Uredbe br. 1177/2010], postoji li novi ugovor o prijevozu, tako da se pravo na naknadu na temelju članka 19. [te uredbe] mora utvrditi u skladu s tim novim ugovorom, a ne s izvornim ugovorom o prijevozu?
- 3. (a) Ako se primjenjuje [navedeni] članak 18., smatra li se ‚preusmjeravanjem do konačnog odredišta‘ u smislu [tog] članka 18. pružanje alternativne plovidbe na bilo kojoj drugoj liniji ili linijama koje su dostupne i koje je izabrao putnik, uključujući kombinirani prijevoz kopnom i morem (primjerice putovanje iz Irske u Veliku Britaniju trajektom, a zatim vožnja, za koju trajektni prijevoznik putniku nadoknađuje troškove goriva, do britanske luke i putovanje odande do Francuske, pri čemu putnik bira svaku plovidbu), ako je plovidba otkazana i ne postoji alternativna usluga na toj liniji (to jest nema izravne usluge između tih dviju luka)? U slučaju niječnog odgovora, koje kriterije treba primijeniti pri određivanju je li riječ o preusmjeravanju u usporedivim uvjetima?
- (b) Ako ne postoji alternativna plovidba na otkazanoj liniji, tako da se oštećeni putnik ne može smjestiti na izravnu plovidbu iz izvorne luke ukrcaja do konačnog odredišta kako je navedeno u ugovoru o prijevozu, je li prijevoznik dužan platiti sve dodatne troškove koji su nastali preusmjerenom putniku na putovanju do i iz nove luke ukrcaja i/ili do i iz nove luke odredišta?

[...]

- 4. (a) Može li se članak 19. [Uredbe br. 1177/2010] primjenjivati kada je putovanje zapravo već otkazano najmanje sedam tjedana prije predviđenog polaska? Ako se primjenjuje [taj] članak 19., primjenjuje li se u slučaju kada je primijenjen članak 18. [te uredbe], a putnik je bio preusmjeren bez dodatnih troškova i/ili je ostvario povrat i/ili je odabrao kasniju plovidbu?
- (b) Ako se primjenjuje članak 19. [Uredbe br. 1177/2010], što je ‚krajnje [konačno] odredište‘ u smislu [tog članka]?
- 5. Ako se članak 19. [Uredbe br. 1177/2010] može primjenjivati:
  - (a) Kako se u takvim okolnostima treba mjeriti razdoblje kašnjenja?
  - (b) Kako se cijena u smislu [tog] članka 19. izračunava prilikom određivanja visine naknade koju treba platiti, a posebno uključuje li troškove koji se odnose na dodatke (npr. kabine, spremnik za životinje i saloni prvog razreda)?

[...]

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

[...]

7. Nameće li se člankom 24. [Uredbe br. 1177/2010] svakom putniku koji traži naknadu na temelju članka 19. [te uredbe] obveza da podnese pritužbu u roku od dva mjeseca od dana kad je usluga izvršena ili je trebala biti izvršena?
- [...]
8. Je li nadležnost nacionalnog nadležnog tijela odgovornog za provedbu [Uredbe br. 1177/2010] ograničena na plovidbe koje uključuju luke navedene u članku 25. [te uredbe] ili se može proširiti i na povratnu plovidbu iz luke druge države članice u državu nacionalnog nadležnog tijela?
- [...]
9. (a) Koja načela i pravila prava Unije treba primijeniti sud koji je uputio zahtjev pri ocjeni valjanosti odluke i/ili obavijesti nacionalnog [...] tijela [odgovornog za provedbu Uredbe br. 1177/2010] na temelju članaka 16., 17., 20. i/ili 47. Povelje i/ili načela proporcionalnosti, pravne sigurnosti i jednakog postupanja?
- (b) Je li kriterij nerazumnosti, koji bi trebao primijeniti domaći sud, kriterij postojanja očitih pogrešaka?
- [...]
10. Je li Uredba [br.] 1177/2010 valjana u pogledu prava Unije, uzimajući u obzir posebno:
- (a) članke 16., 17. i 20. Povelje?
- (b) činjenicu da zračni prijevoznici nemaju obvezu platiti naknadu ako putnika otkazivanju obavijeste najmanje dva tjedna prije vremena polaska predviđenog redom letenja (članak 5. stavak 1. točka (c) podtočka (i) Uredbe br. 261/2004)?
- (c) načela proporcionalnosti, pravne sigurnosti i jednakog postupanja?"

## O prethodnim pitanjima

### *Prvo pitanje*

43. Svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev općenito pita treba li Uredbu br. 1177/2010 tumačiti na način da se primjenjuje u slučaju u kojem je prijevoznik otkazao uslugu prijevoza putnika, uz otkazni rok od nekoliko tjedana prije prvotno predviđenog polaska, zbog kašnjenja u isporuci broda kojim se planiralo osigurati tu uslugu prijevoza i kojemu se nije mogla pronaći zamjena.
44. Uvodno valja istaknuti da iz teksta tog pitanja kao i iz obrazloženja odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku proizlazi da se sud koji je uputio zahtjev poziva na sve okolnosti koje, prema mišljenju tog suda, mogu biti relevantne za odgovor na navedeno pitanje, kao što su nemogućnost da prijevoznik pronađe zamjenski brod, nepostojanje slične alternativne usluge prijevoza na predmetnoj liniji jer se radi o novootvorenoj liniji ili znatan broj putnika na koje utječe otkazivanje plovidbi uzrokovano kašnjenjem u isporuci predmetnog broda, a koji su ili dobili povrat troškova ili su preusmjereni na druge plovidbe drugim brodovima ili drugim načinima prijevoza. Međutim, iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje, a s obzirom na argumentaciju koju je iznio Irish Ferries, proizlazi da se taj sud zapravo pita o tome primjenjuje li se Uredba br. 1177/2010 kada je prijevoznik obavijestio putnike o otkazivanju usluge prijevoza uz

otkazni rok od nekoliko tjedana. Prema mišljenju društva Irish Ferries ta uredba primjenjuje se samo na dvije kategorije putnika, odnosno, s jedne strane, na putnike čija predstojeća plovidba kasni ili je otkazana i koji se fizički nalaze u luci i, s druge strane, na putnike koji se nalaze na brodu tijekom kružnog putovanja.

- 45 S obzirom na navedeno pojašnjenje, valja navesti da je područje primjene Uredbe br. 1177/2010 određeno u njezinu članku 2. Stavak 1. tog članka postavlja načelo da se ta uredba primjenjuje na tri kategorije putnika, to jest, kao prvo, na one u putničkom prijevozu u slučajevima kada je luka ukrcaja smještena na državnom području države članice, kao drugo, na one u putničkom prijevozu u slučajevima kada je luka ukrcaja smještena izvan državnog područja države članice, a luka iskrcaja na državnom području države članice, pod uvjetom da uslugu prijevoza pruža prijevoznik Unije, i, kao treće, na one na kružnom putovanju u slučajevima kada je luka ukrcaja smještena na državnom području države članice. Stavci 2. do 4. navedenog članka pak nabrajaju slučajeve u kojima se navedena uredba ne primjenjuje.
- 46 Iz cjelovitog tumačenja članka 2. Uredbe br. 1177/2010 proizlazi da je zakonodavac Unije namjeravao ograničiti područje primjene te uredbe s obzirom na dva kriterija koja treba kumulativno uzeti u obzir, odnosno, s jedne strane, mjesto ukrcaja ili iskrcaja predmetne usluge prijevoza i, s druge strane, „korištenje” usluge prijevoza od strane putnika ili „sudjelovanje” tog putnika u kružnom putovanju.
- 47 U ovom slučaju odgovor na prvo pitanje zahtijeva tumačenje pojma korištenja uslugom pomorskog putničkog prijevoza. Pritom valja istaknuti da taj pojam nije definiran ni u članku 2. Uredbe br. 1177/2010 ni u bilo kojoj drugoj odredbi te uredbe. Ipak, potrebno je utvrditi da, u skladu s njegovim uobičajenim smislom u svakodnevnom jeziku, taj pojam može biti predmet i uskog tumačenja, u smislu da se samo putnici koji se nalaze na brodu koriste takvom uslugom, kao i šireg tumačenja, koje obuhvaća i putnike koji se namjeravaju koristiti uslugom pomorskog prijevoza i koji su već proveli potrebne korake u tom pogledu, poput rezervacije ili kupnje karte.
- 48 Stoga, u skladu s ustaljenom sudskom praksom Suda, pojam korištenja valja tumačiti uzimajući u obzir ne samo njegov tekst nego i kontekst u kojem se nalazi te ciljeve propisa kojeg je dio (vidjeti u tom smislu presudu od 12. listopada 2017., Kamin und Grill Shop, C-289/16, EU:C:2017:758, t. 22. i navedenu sudsku praksu).
- 49 U tom pogledu opća struktura Uredbe br. 1177/2010 govori u prilog širem tumačenju pojma korištenja uslugom pomorskog prijevoza. Naime, ta uredba sadržava, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 61. svojeg mišljenja, odredbe primjenjive na situacije koje su se dogodile u fazi koja prethodi pružanju usluge putničkog prijevoza. Tako članak 4. stavak 2. te uredbe u biti zabranjuje prijevozniku putnika da javnosti nudi diskriminatorne ugovorne i cjenovne uvjete na temelju državljanstva putnika. Isto tako, članak 7. stavak 2. navedene uredbe predviđa da se rezervacije i karte nude osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti bez dodatnih troškova i pod istim uvjetima koji vrijede za sve ostale putnike.
- 50 Osim toga, članci 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 bili bi lišeni velikog dijela svojeg smisla kad bi pojam putnika „[koji se koristi uslugama] putničko[g] prijevoz[a]” u smislu članka 2. stavka 1. te uredbe obuhvaćao samo putnike koji se već nalaze na brodu.
- 51 Tumačenje tog pojma na način da obuhvaća i putnike koji su izvršili rezervaciju ili kupili kartu za uslugu pomorskog prijevoza također je potvrđeno ciljevima Uredbe br. 1177/2010. Kao što je to navedeno u uvodnim izjavama 1., 2. i 13. te uredbe, njezin je cilj osigurati visoku razinu zaštite

putnika, vodeći računa o zahtjevima zaštite potrošača općenito, osiguravajući im minimalnu razinu zaštite zbog njihova statusa slabije stranke u ugovoru o prijevozu. Zakonodavac Unije tako je želio osnažiti prava tih putnika u određenom položaju koji dovodi do ozbiljnih neugodnosti te neposredno i na standardizirani način popraviti taj položaj.

- 52 Međutim, takvi ciljevi imaju, za osobe koje su izvršile rezervaciju ili kupile kartu za uslugu pomorskog putničkog prijevoza, najmanje jednaku važnost kao za putnike koji se već nalaze na brodu kojim se obavlja takav prijevoz.
- 53 U tom kontekstu ne može se smatrati da je zakonodavac Unije namjeravao podvrgnuti, a da u tom pogledu nije predvidio posebnu odredbu u članku 2. Uredbe br. 1177/2010, područje primjene te uredbe dodatnim uvjetima poput onih predviđenih u prvom pitanju, a koji se odnose na poštovanje minimalnog otkaznog roka za obavještanje putnika o otkazivanju usluge prijevoza, na fizičku prisutnost putnika u luci ili na brodu kojim se obavlja prijevoz ili pak na dostupnost tog broda.
- 54 Osim toga, pripremni akti koji su doveli do donošenja Uredbe br. 1177/2010 ne sadržavaju ništa čime bi se mogla potkrijepiti argumentacija društva Irish Ferries prema kojoj je zakonodavac Unije želio ograničiti područje primjene te uredbe dodatnim uvjetima navedenima u prethodnoj točki.
- 55 Kad je konkretno riječ o člancima 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010, iz njihova teksta ne proizlazi da je njihova primjenjivost ograničena jednim od dodatnih uvjeta navedenih u točki 53. ove presude.
- 56 Okolnost da se članci 18. i 19. te uredbe nalaze u njezinu poglavlju III., naslovljenom „Obveze prijevoznika i operatora terminala u slučaju prekida putovanja”, ne može potkrijepiti usko tumačenje prema kojem se ti članci primjenjuju samo u slučaju kada se dio putovanja već dogodio prije prekida putovanja te kad se stoga putnici fizički nalaze u luci ili na brodu. Naime, osim što takvo ograničenje nije odraz uvodnih izjava 13. i 14. navedene uredbe, dovoljno je istaknuti, kao što je to učinio nezavisni odvjetnik u točki 63. svojeg mišljenja, da pojam putovanja nije definiran Uredbom br. 1177/2010 i da stoga ne može poslužiti kao temelj za ograničenje njezina područja primjene.
- 57 Naposljetku, valja istaknuti da, iako članak 2. stavak 1. točka (c) Uredbe br. 1177/2010 propisuje da se njezini članci 18. i 19. ne primjenjuju ako putnik sudjeluje u kružnim putovanjima, članak 2. stavak 1. točke (a) i (b) te uredbe ne predviđa usporedivo odstupanje za uslugu putničkog prijevoza. Tako se samo u članku 20. te uredbe, naslovljenom „Izuzeća”, navode situacije u kojima se članci 18. i 19. te uredbe ne primjenjuju na takvu uslugu. Međutim, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 64. svojeg mišljenja, prekid putovanja ne spada u te situacije koje isključuju primjenu tih članaka.
- 58 S obzirom na prethodno navedeno, na prvo pitanje valja odgovoriti tako da Uredbu br. 1177/2010 treba tumačiti na način da se primjenjuje u slučaju kada prijevoznik otkáže uslugu putničkog prijevoza uz poštovanje otkaznog roka od nekoliko tjedana prije prvotno predviđenog polaska jer je isporuka broda koji je trebao osigurati tu uslugu kasnila, a za taj brod nije se mogla naći zamjena.



### *Treće pitanje*

- 59 Svojim trećim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 18. Uredbe br. 1177/2010 tumačiti na način da je u slučaju otkazivanja usluge putničkog prijevoza i kada na istoj liniji ne postoji alternativna usluga prijevoza prijevoznik dužan ponuditi putniku, na temelju njegova prava na preusmjeravanje u sličnim uvjetima do konačnog odredišta predviđenog u toj odredbi, uslugu alternativnog prijevoza koristeći se prijevoznim putem koji je različit od onog koji je otkazan ili uslugom pomorskog prijevoza uz druga prijevozna sredstva, poput cestovnog ili željezničkog, te, ako je odgovor potvrđan, je li prijevoznik dužan snositi eventualne dodatne troškove koje je putnik imao u okviru tog preusmjeravanja do konačnog odredišta.
- 60 Kao prvo, valja istaknuti da pojam krajnje odredište nije definiran ni u članku 18. Uredbe br. 1177/2010 ni u bilo kojoj drugoj odredbi te uredbe. Međutim, iz članka 18. stavka 1. točke (a) navedene uredbe proizlazi da je konačno odredište uspostavljeno ugovorom o prijevozu i odgovara, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točkama 79. i 81. svojeg mišljenja, mjestu koje su prijevoznik i putnik ugovorili u trenutku sklapanja ugovora o prijevozu, u koje se putnik mora prevesti putem prijevozne usluge, odnosno luci iskrcaja navedenoj u tom ugovoru.
- 61 U tom pogledu valja istaknuti da se, kao što je to navedeno u članku 3. točki (f) Uredbe br. 1177/2010, usluga putničkog prijevoza sastoji od usluge komercijalnog putničkog prijevoza morem ili unutarnjim plovnim putovima koja se pruža prema objavljenom plovidbenom redu. Ugovor o prijevozu pak definiran je u članku 3. točki (m) navedene uredbe kao ugovor o prijevozu između prijevoznika i putnika za pružanje jedne ili više usluga putničkog prijevoza ili kružnih putovanja. U skladu s člankom 3. točkom (r) navedene uredbe, sklapanje ugovora o prijevozu ostvaruje se činjenicom da putnik rezervira konkretni polazak za uslugu putničkog prijevoza koju osigurava prijevoznik, koji izdaje kartu, a ona, u skladu s člankom 3. točkom (n) iste uredbe, predstavlja dokaz postojanja ugovora o prijevozu.
- 62 Iz prethodne točke proizlazi da sklapanje dvostranoobvezujućeg ugovora o prijevozu putniku daje, u zamjenu za cijenu koju plaća, pravo na prijevoz od strane prijevoznika, a bitni elementi tog ugovora su utvrđeni, i to su, osobito, mjesto polaska i dolaska na konačno odredište, dani i vozni red te usluge prijevoza kao i njezino trajanje.
- 63 Kao drugo, budući da pojam preusmjeravanje nije definiran ni u članku 18. Uredbe br. 1177/2010 ni u bilo kojoj drugoj odredbi te uredbe, valja istaknuti da, u skladu s njegovim uobičajenim smislom u svakodnevnom jeziku, taj pojam upućuje na prijevoz putnika do konačnog odredišta u okolnostima različitima od onih koje su izvorno predviđene, pri čemu se međutim ne zahtijeva da put i način prijevoza budu istovjetni prvotno planiranoj liniji.
- 64 Iz toga slijedi da pojam „preusmjeravanje do konačnog odredišta” u smislu članka 18. Uredbe br. 1177/2010 podrazumijeva da se putnik prevozi na ugovorom predviđeno mjesto a da put i način prijevoza nisu nužno istovjetni onima koji su prvotno ugovoreni. Iz toga proizlazi da prijevoznik načelno raspolaže određenim manevarskim prostorom prilikom predlaganja preusmjeravanja do konačnog odredišta putniku čija se usluga prijevoza otkazuje. Tako prijevoznik može ponuditi preusmjeravanje putem, kao prvo, zamjenske usluge prijevoza putnika s polazištem iz luke ukrcaja i/ili do luke iskrcaja koristeći se putem različitim od onog koji je prvotno predviđen ugovorom o prijevozu, ili, kao drugo, putem takve usluge prijevoza s presjedanjem ili, kao treće, putem usluge pomorskog prijevoza putnika uz druge načine prijevoza, kao što su cestovni ili željeznički prijevoz.

- 65 Kao treće, ta mogućnost koja se daje prijevozniku ipak je ograničena, međutim, uvjetima postavljenima u članku 18. Uredbe br. 1177/2010, odnosno to se preusmjeravanje mora izvršiti bez ikakvih dodatnih troškova, u usporedivim uvjetima i kada je to najranije moguće.
- 66 Najprije, kad je riječ o zahtjevu prema kojem preusmjeravanje mora biti izvršeno „bez dodatnih troškova” u smislu tog članka 18., valja istaknuti da je zakonodavac Unije namjeravao to da se putnika preusmjeravanjem ne izlaže dodatnim troškovima u odnosu na one koje bi nužno snosio u okviru otkazane usluge prijevoza kako bi stigao u prvotno ugovorenu ukrcajnu luku. Prijevoznik stoga mora snositi eventualne dodatne troškove kao što su troškovi goriva ili cestarine koje je putnik pokrio kako bi došao u zamjensku luku ukrcaja ili radi napuštanja zamjenske luke iskrcaja te kako bi stigao u prvotno ugovorenu luku iskrcaja ili čak i troškove koje je putnik snosio tijekom cestovnog ili željezničkog prijevoza kopnenim putem. S obzirom na navedeno, iako se preusmjeravanje ne smije izvršiti na štetu putnika, ono ipak ne treba staviti potonjeg u povoljniji položaj od onog predviđenog ugovorom o prijevozu, tako da je na putniku da dokaže postojanje dodatnih troškova kojima je bio izložen zbog preusmjeravanja.
- 67 Iz prethodno navedenog proizlazi da zahtjev preusmjeravanja „bez dodatnih troškova” valja tumačiti na način da prijevoznik mora preuzeti eventualne dodatne troškove koje je putnik snosio u okviru preusmjeravanja do konačnog odredišta.
- 68 Nadalje, članak 18. stavak 1. točka (a) Uredbe br. 1177/2010 propisuje da prijevoznik mora ponuditi preusmjeravanje izvršeno u sličnim uvjetima. U tom pogledu uvodna izjava 13. te uredbe navodi da prijevoznik mora putniku predložiti preusmjeravanje pod zadovoljavajućim uvjetima.
- 69 Iz zajedničkog tumačenja tih odredbi proizlazi da je zakonodavac Unije prijevozniku naložio da putniku ponudi preusmjeravanje ne pod istim uvjetima, nego pod usporedivim i zadovoljavajućim uvjetima, što podrazumijeva usporedbu, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 88. svojeg mišljenja, uvjeta ponude preusmjeravanja s uvjetima koji su prvotno dogovoreni u ugovoru o prijevozu. U tom pogledu ispitivanje usporedivosti uvjeta prijevoza mora se odnositi na bitne elemente ugovora o prijevozu, kao što su mjesto polaska i dolaska na konačno odredište, dani i satnica usluge prijevoza kao i njezino trajanje, broj mogućih dodatnih veza, razred karte kao i vrsta kabine koju je rezervirao putnik, što je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri. Osim toga, to se ispitivanje mora provesti sa stajališta putnika jer, u skladu s člankom 18. Uredbe br. 1177/2010, u vezi s uvodnim izjavama 12. i 13. te uredbe, putnik se može, s obzirom na informacije koje mu prijevoznik proslijedi, odlučiti za preusmjeravanje ili povrat cijene putne karte.
- 70 Naposljetku, pozivajući se na preusmjeravanje „kada je to najranije moguće”, člankom 18. stavkom 1. točkom (a) Uredbe br. 1177/2010 od prijevoznika se zahtijeva da putniku ponudi preusmjeravanje koje mu omogućuje da stigne do konačnog odredišta kada je to najranije moguće te je stoga cilj te odredbe izbjeći da taj prijevoznik predloži samo preusmjeravanje putem kasnije usluge pomorskog prijevoza po istom putu, iako postoje drugi načini preusmjeravanja koji putniku omogućuju da stigne na svoje konačno odredište kada je to najranije moguće.
- 71 Tumačenje koje se zagovara u točki 64. ove presude u pogledu pojma „preusmjeravanje do konačnog odredišta”, u smislu članka 18. Uredbe br. 1177/2010, potkrijepljeno je ciljevima te uredbe.

- 72 Naime, kao što je to istaknuto u točki 51. ove presude, cilj je te uredbe, kao što to proizlazi iz njezinih uvodnih izjava 1., 2. i 13., osigurati visoku razinu zaštite putnika jačanjem njihovih prava u određenim situacijama koje dovode do ozbiljnih neugodnosti te pružiti standardizirano i trenutačno uklanjanje tih neugodnosti.
- 73 Međutim, prihvaćanje uskog tumačenja pojma preusmjeravanje do konačnog odredišta, kojim se taj pojam ograničava na ponudu preusmjeravanja istim putem kojim bi se kretala i otkazana usluga prijevoza, ugrozilo bi taj cilj jer bi se njime lišilo korisnog učinka pravo na preusmjeravanje putnika predviđeno u članku 18. Uredbe br. 1177/2010 ako na predmetnoj liniji ne postoji nikakva alternativna usluga prijevoza.
- 74 S obzirom na prethodna razmatranja, na treće pitanje valja odgovoriti tako da članak 18. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da je u slučaju otkazivanja usluge putničkog prijevoza i kada ne postoji nikakva alternativna usluga prijevoza na istoj liniji prijevoznik dužan ponuditi putniku, na temelju prava potonjeg na preusmjeravanje do konačnog odredišta iz te odredbe, pod usporedivim uvjetima i kada je to najranije moguće, uslugu alternativnog prijevoza različitim putem od onog kojim bi se kretala otkazana usluga ili uslugu pomorskog prijevoza uz druge načine prijevoza, poput cestovnog ili željezničkog, te je obvezan snositi eventualne dodatne troškove koje je putnik imao u okviru tog preusmjeravanja do konačnog odredišta.

***Drugo i četvrto pitanje te peto pitanje pod (a)***

- 75 Svojim drugim i četvrtim pitanjem te petim pitanjem pod (a), koja valja razmotriti zajedno, sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članke 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 tumačiti na način da, kada prijevoznik otkáže uslugu prijevoza putnika uz poštovanje otkaznog roka od nekoliko tjedana prije prvotno predviđenog roka, putnik koji u skladu s člankom 18. te uredbe odluči da mu se nadoknadi cijena putne karte ili da bude preusmjeren do konačnog odredišta kako je dogovoreno u ugovoru o prijevozu, kada je to najranije moguće ili na neki kasniji datum, može imati pravo i na naknadu na temelju članka 19. navedene uredbe.
- 76 Kao prvo, što se tiče primjenjivosti članka 19. Uredbe br. 1177/2010 u slučaju putnika čija je usluga prijevoza otkazana, valja utvrditi da tekst te odredbe uopće ne upućuje na to da ona nije primjenjiva u takvoj situaciji. Osim toga, iz uvodne izjave 14. Uredbe br. 1177/2010 proizlazi da je zakonodavac Unije namjeravao prijevoznicima nametnuti obvezu isplate naknade putnicima ne samo u slučaju kašnjenja usluge putničkog prijevoza nego i u slučaju otkazivanja takve usluge.
- 77 Iz toga slijedi da putnik čija je usluga prijevoza otkazana može u načelu zahtijevati naknadu na temelju tog članka.
- 78 To tumačenje potvrđeno je kontekstom članka 19. Uredbe br. 1177/2010. Naime, članak 20. te uredbe, u kojem se navode slučajevi u kojima se taj članak 19. ne primjenjuje, predviđa, s jedne strane, u stavku 2., da se navedeni članak 19. ne primjenjuje ako je putnik bio obaviješten o otkazivanju prije kupnje karte ili ako je do otkazivanja došlo zbog njegove greške i, s druge strane, u stavku 4., da se prijevoznik može izuzeti od plaćanja naknade iz tog članka 19. ako dokaže da je otkaz usluge prijevoza uzrokovan vremenskim uvjetima koji ugrožavaju sigurnu plovidbu brodom ili izvanrednim okolnostima.
- 79 Isto tako, navedeno tumačenje pokazuje se usklađenim s ciljem Uredbe br. 1177/2010, odnosno, kao što je to istaknuto u točki 51. ove presude, s osiguranjem visoke razine zaštite putnika.

- 80 Kao drugo, valja utvrditi uvjete pod kojima putnik može zahtijevati naknadu predviđenu člankom 19. Uredbe br. 1177/2010 nakon otkazivanja usluge prijevoza.
- 81 U tom pogledu, s jedne strane, iz članka 18. stavaka 1. i 2. Uredbe br. 1177/2010 proizlazi da kada je usluga prijevoza otkazana ili prijevoznik može razumno očekivati da će doći do tog otkazivanja, putnici imaju pravo na preusmjeravanje ili naknadu cijene karte od strane prijevoznika.
- 82 Kao što je to navedeno u uvodnoj izjavi 13. te uredbe, kako bi se ograničile neugodnosti uzrokovane putnicima zbog otkazivanja njihova putovanja, oni moraju biti u mogućnosti ili otkazati svoje putovanje i primiti povrat cijene karte ili da im bude omogućeno preusmjeravanje pod zadovoljavajućim uvjetima.
- 83 Iz zajedničkog tumačenja tog članka 18. i te uvodne izjave 13. proizlazi da je zakonodavac Unije smatrao da prijevoznikovo otkazivanje usluge putničkog prijevoza ne dovodi do jednostranog raskida ugovora o prijevozu nego do nastanka izbora za putnika između nastavka ugovornog odnosa u obliku preusmjeravanja i prestanka tog ugovornog odnosa zahtjevom za povrat cijene karte.
- 84 Stoga, suprotno onomu što tvrdi Irish Ferries u svojim pisanim očitovanjima, odabir putnika da se odluči za preusmjeravanje kada je obaviješten o otkazivanju usluge prijevoza ne može se izjednačiti sa sklapanjem novog ugovora o prijevozu jer taj izbor predstavlja samo ostvarivanje prava koje je putniku dodijeljeno člankom 18. Uredbe br. 1177/2010.
- 85 S druge strane, članak 19. stavak 1. te uredbe u biti navodi da putnik može, a da pritom ne izgubi pravo na prijevoz, zahtijevati naknadu od prijevoznika ako dođe do kašnjenja u dolasku na krajnje odredište.
- 86 Navodeći u tom članku 19. stavku 1. da takav putnik može od prijevoznika zahtijevati isplatu naknade bez gubitka prava na prijevoz, zakonodavac Unije želio je uvjetovati isplatu naknade predviđene tom odredbom okolnošću da putnik ima pravo na prijevoz. Stoga, s obzirom na to da putnik nema ili više nema pravo na prijevoz, on ne može zahtijevati isplatu naknade na temelju članka 19. Uredbe br. 1177/2010.
- 87 Iz toga slijedi da valja razlikovati situaciju putnika koji je zatražio nadoknadu iznosa vrijednosti svoje karte od situacije putnika koji je zatražio da ga se preusmjeri do konačnog odredišta kako je utvrđeno u ugovoru o prijevozu kada je to najranije moguće ili na kasniji datum.
- 88 Naime, kada je riječ o putniku koji na temelju članka 18. Uredbe br. 1177/2010 traži povrat cijene karte, valja istaknuti, kao što je to učinio nezavisni odvjetnik u točki 108. svojeg mišljenja, da u takvoj situaciji putnik tim zahtjevom izražava volju da se oslobodi svoje obveze plaćanja cijene te stoga gubi pravo na prijevoz do konačnog odredišta. Stoga taj putnik ne može zahtijevati isplatu naknade na temelju članka 19. te uredbe.
- 89 Međutim, ako putnik ne odabere povrat, nego preusmjeravanje do konačnog odredišta kada je to najranije moguće ili na kasniji datum, valja smatrati da on ponovno ističe svoju želju za prijevozom i stoga se ne odriče svojeg prava na prijevoz do konačnog odredišta koji je platio. Taj putnik stoga može zahtijevati isplatu naknade na temelju članka 19. Uredbe br. 1177/2010 ako su rokovi predviđeni tim člankom prekoračeni. U tom pogledu, ako je putnik stigao na konačno odredište kako je utvrđeno u ugovoru o prijevozu, odnosno, kao što to proizlazi iz točke 60. ove presude,

luku iskrcaja navedenu u tom ugovoru, sa zakašnjenjem većim od onog utvrđenog u tom članku, može se pozvati na naknadu na temelju tog članka s obzirom na ozbiljne neugodnosti s kojima se susreće.

- 90 S obzirom na prethodno navedeno, na drugo i četvrto pitanje kao i na peto pitanje pod (a) valja odgovoriti tako da članke 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da, kada prijevoznik otkáže uslugu putničkog prijevoza poštujući otkazni rok od nekoliko tjedana prije prvotno predviđenog polaska, putnik ima pravo na naknadu na temelju članka 19. te uredbe kada se, u skladu s člankom 18. navedene uredbe, odluči za preusmjeravanje kada je to najranije moguće ili za odgodu svojeg putovanja do kasnijeg datuma i kada stigne na konačno odredište koje je prvotno predviđeno uz zakašnjenje kojim se prekoračuju rokovi utvrđeni u članku 19. iste uredbe. S druge strane, kada se putnik odluči za povrat cijene karte, on na temelju tog članka nema takvo pravo na naknadu.

### ***Peto pitanje pod (b)***

- 91 Svojim petim pitanjem pod (b) sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 19. Uredbe br. 1177/2010 tumačiti na način da pojam „cijena karte” iz tog članka uključuje troškove koji se odnose na dodatne opcijske usluge koje je odabrao putnik, kao što su rezervacija kabine ili kućice za pse ili pak pristup salonima prvog razreda.
- 92 Najprije valja istaknuti da iako članak 19. Uredbe br. 1177/2010 predviđa metodu izračuna minimalne naknade na koju putnik koji ispunjava uvjete iz tog članka ima pravo i čiji iznos odgovara utvrđenom postotku cijene karte, ni ta odredba ni bilo koja druga odredba te uredbe ne precizira što treba smatrati „cijenom karte”.
- 93 S obzirom na navedeno, s jedne strane, iz članka 3. točke (n) navedene uredbe proizlazi, kao što je to navedeno u točki 61. ove presude, da je putna karta dokument koji potvrđuje postojanje ugovora o prijevozu sklopljenog između prijevoznika i putnika radi pružanja jedne ili više usluga putničkog prijevoza.
- 94 S druge strane, članak 19. stavak 3. Uredbe br. 1177/2010 određuje da se naknada izračunava u odnosu na cijenu koju je putnik stvarno platio za uslugu putničkog prijevoza.
- 95 Iz uobičajenog smisla izraza „u stvarnosti plaćen” u svakodnevnom jeziku proizlazi da se zakonodavac Unije namjeravao pozvati, kao što je to nezavisni odvjetnik u biti istaknuo u točki 124. svojeg mišljenja, na ukupan iznos koji je putnik platio u zamjenu za uslugu putničkog prijevoza koju se prijevoznik obvezao izvršiti i u skladu s uvjetima predviđenima u ugovoru. Stoga pojam cijene karte obuhvaća sve usluge koje se prijevoznik obvezao pružiti putniku u zamjenu za plaćenu cijenu, odnosno ne samo uslugu prijevoza kao takvu, nego i sve usluge koje se dodaju prijevozu, kao što su rezervacija kabine ili kućice za pse ili pak pristup salonima prvog razreda. Nasuprot tomu, taj pojam ne uključuje iznose koji odgovaraju uslugama neovisnima o usluzi prijevoza putnika, koji su jasno prepoznatljivi, kao što su naknade koje je putnički agent primio prilikom rezervacije.
- 96 To tumačenje potkrijepljeno je ciljem navedenim u točki 51. ove presude koji se odnosi na osiguravanje visoke razine zaštite putnika. Naime, ono omogućuje dotičnom putniku da lako utvrdi iznos naknade na koju ima pravo u slučaju otkazivanja usluge prijevoza.

- 97 Navedeno tumačenje također potvrđuju pripremni akti Uredbe br. 1177/2010 iz kojih proizlazi da iako je Parlament predložio da se pojam cijene karte ograniči na troškove prijevoza i smještaja na brodu uz isključenje troškova povezanih s obrocima, drugim aktivnostima i kupnjama izvršenima na brodu, zakonodavac Unije svjesno je odbio razdijeliti pojam cijene karte na različite sastavne dijelove. Na taj je način zakonodavac Unije smatrao da naknadu treba izračunati s obzirom na cijenu koju je putnik platio u zamjenu za uslugu prijevoza koja nije pružena u skladu s ugovorom o prijevozu.
- 98 Naposljetku, to tumačenje ne može biti dovedeno u pitanje argumentom društva Irish Ferries prema kojem, u svrhu izračuna naknade na koju putnik ima pravo, uzimanje u obzir dodatnih opcijских usluga koje je odabrao taj putnik nije u skladu s načelom proporcionalnosti jer stvara znatne posljedice na financijske troškove prijevoznika koji su neproporcionalni u odnosu na cilj zaštite putnika. Naime, iz ustaljene sudske prakse Suda proizlazi da cilj zaštite potrošača, uključujući putnike u pomorskom prijevozu, može opravdati negativne ekonomske posljedice, čak i ako su one znatne, za određene gospodarske subjekte (vidjeti po analogiji presudu od 23. listopada 2012., Nelson i dr., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 81.).
- 99 S obzirom na prethodna razmatranja, na peto pitanje pod (b) valja odgovoriti tako da članak 19. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da pojam „cijena karte” iz tog članka uključuje troškove koji se odnose na dodatne opcijske usluge koje je odabrao putnik, kao što su rezervacija kabine ili spremnika za životinje ili pak pristup salonima prvog razreda.

### *Šesto pitanje*

- 100 Valja utvrditi da, iako se u tekstu šestog pitanja sud koji je uputio zahtjev poziva na skup okolnosti, kao što je nemogućnost da prijevoznik pronađe zamjenski brod, izostanak slične alternativne usluge prijevoza na predmetnoj liniji zbog toga što se radi o novootvorenoj liniji ili pak znatan broj putnika na koje se odnosi otkazivanje plovidbi zbog kašnjenja u isporuci predmetnog broda i kojima je izvršen povrat ili koji su preusmjereni drugim brodovima na drugim linijama ili drugim prijevoznim sredstvima, iz odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku ipak proizlazi da su sve te okolnosti uzrokovane zajedničkim događajem koji se odnosi na kašnjenje u isporuci predmetnog broda, tako da šesto pitanje valja tumačiti na način da se odnosi samo na to može li kašnjenje u isporuci broda biti obuhvaćeno pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu članka 20. stavka 4. Uredbe br. 1177/2010.
- 101 Iz toga slijedi da svojim šestim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 20. stavak 4. Uredbe br. 1177/2010 tumačiti na način da kašnjenje u isporuci broda za prijevoz putnika koje je dovelo do otkazivanja svih plovidaba koje taj brod treba izvršiti u okviru nove pomorske linije nije obuhvaćeno pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe.
- 102 U tom pogledu valja podsjetiti na to da se, kao što to proizlazi iz točke 90. ove presude, članak 19. Uredbe br. 1177/2010 primjenjuje kada se, nakon otkazivanja usluge prijevoza, putnik odluči, u skladu s člankom 18. te uredbe, za preusmjerenje svojeg putovanja kada je to najranije moguće ili za odgodu putovanja do kasnijeg datuma.
- 103 Međutim, članak 20. stavak 4. te uredbe predviđa da se njezin članak 19. ne primjenjuje kada prijevoznik dokaže da su otkaz ili kašnjenje uzrokovani vremenskim uvjetima koji ugrožavaju sigurnu plovidbu brodom ili izvanrednim okolnostima koje sprečavaju izvršenje usluge putničkog prijevoza, a koje se ne bi mogle izbjeći čak ni da su poduzete sve razumne mjere.

- 104 Valja istaknuti da, iako pojam izvanrednih okolnosti nije definiran ni u članku 20. stavku 4. Uredbe br. 1177/2010 ni u članku 3. te uredbe, koji definira određeni broj pojmova za potrebe te uredbe, preambula navedene uredbe može pojasniti sadržaj tog pojma.
- 105 Naime, zakonodavac Unije naveo je, kao što to proizlazi iz uvodne izjave 17. Uredbe br. 1177/2010, da takve okolnosti moraju uključivati, ne ograničavajući se na iste, skupinu događaja, među kojima nije navedeno kašnjenje u isporuci broda. Iz tog navoda u preambuli te uredbe proizlazi da zakonodavac Unije nije podrazumijevao da ti događaji, čiji je popis samo indikativan, sami po sebi predstavljaju izvanredne okolnosti, nego samo da ti događaji mogu prouzročiti takve okolnosti.
- 106 U uvodnoj izjavi 19. Uredbe br. 1177/2010 zakonodavac Unije uputio je na sudsku praksu Suda u kojoj je taj sud presudio da događaji koji nisu svojstveni redovnom obavljanju aktivnosti dotičnog prijevoznika i na koje on zaista ne može utjecati mogu biti obuhvaćeni pojmom izvanrednih okolnosti. Tim upućivanjem na sudsku praksu koja se odnosi na taj pojam, razvijenu u kontekstu zračnog prijevoza putnika, zakonodavac Unije namjeravao je usvojiti ujednačen pristup pojmu izvanrednih okolnosti.
- 107 U skladu s ustaljenom sudskom praksom Suda u području prava putnika u zračnom prijevozu, pojam „izvanredne okolnosti” u smislu članka 20. stavka 4. Uredbe br. 1177/2010 obuhvaća događaje koji prema svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti predmetnog prijevoznika te on na njih stvarno ne može utjecati, pri čemu su ta dva uvjeta kumulativna i to jesu li oni ispunjeni treba ocjenjivati od slučaja do slučaja (vidjeti analogijom presudu od 23. ožujka 2021., *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, t. 23. i navedena sudska praksa).
- 108 Osim toga, uzimajući u obzir cilj Uredbe br. 1177/2010, a to je osigurati visoku razinu zaštite putnika, kao što je to navedeno u točki 51. ove presude, i činjenicu da članak 20. stavak 4. te uredbe odstupa od načela prava putnika na naknadu u slučaju otkazivanja ili kašnjenja, pojam „izvanredne okolnosti” u smislu potonje odredbe treba usko tumačiti.
- 109 U tom kontekstu valja ocijeniti može li se kašnjenje u isporuci broda, poput onog o kojem je riječ u glavnom postupku, kvalificirati kao „izvanredne okolnosti” u smislu članka 20. stavka 4. navedene uredbe, u vezi s uvodnom izjavom 19. iste uredbe.
- 110 U ovom slučaju, iako izgradnja broda načelno nije obuhvaćena djelatnošću pomorskog prijevoznika putnika, nego djelatnošću brodogradilišta, ipak je činjenica da su narudžba i preuzimanje broda za prijevoz putnika doista rijetki događaji, ali nedvojbeno svojstveni redovnom obavljanju djelatnosti pomorskog putničkog prijevoznika. Naime, u okviru svoje djelatnosti prijevoza on mora, među redovnim mjerama upravljanja koje se odnose na organizaciju i održavanje flote, izvršiti narudžbu brodova.
- 111 To tumačenje potvrđuje okolnost da ugovor o naručivanju i isporuci broda može uključivati mehanizam naknade koji pokriva rizik od kašnjenja u isporuci, kao što je to bio slučaj u ovom predmetu, što je Irish Ferries potvrdio na raspravi. Uvođenje takvog mehanizma potvrđuje da takvo kašnjenje predstavlja uobičajeni rizik kojem je prijevoznik izložen prilikom obavljanja svojih djelatnosti putničkog prijevoza.

- 112 Kašnjenje u isporuci broda treba dakle smatrati događajem svojstvenim redovnom obavljanju djelatnosti pomorskog prijevoznika putnika. Stoga, ako jedan od dvaju kumulativnih uvjeta navedenih u točki 107. ove presude nije ispunjen, valja smatrati da se takvo kašnjenje ne može kvalificirati kao „izvanredne okolnosti” u smislu članka 20. stavka 4. Uredbe br. 1177/2010 a da nije potrebno ispitati je li takav događaj izvan stvarne kontrole prijevoznika.
- 113 S obzirom na prethodno navedeno, na šesto pitanje valja odgovoriti tako da članak 20. stavak 4. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da kašnjenje u isporuci broda za prijevoz putnika koje je dovelo do otkazivanja svih plovidaba koje su se trebale izvršiti tim brodom u okviru nove pomorske veze nije obuhvaćeno pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe.

### *Sedmo pitanje*

- 114 Svojim sedmim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 24. Uredbe br. 1177/2010 tumačiti na način da nalaže putniku koji traži naknadu na temelju članka 19. te uredbe da podnese svoj zahtjev u obliku pritužbe prijevozniku u roku od dva mjeseca od datuma na koji je usluga prijevoza izvršena ili trebala biti izvršena.
- 115 U tom pogledu članak 24. stavak 1. Uredbe br. 1177/2010 nalaže prijevozniku da uspostavi dostupan mehanizam obrade pritužbi u vezi s pravima i obvezama iz te uredbe, dok se tim člankom 24. stavkom 2. uspostavlja skraćeni postupak obrade pritužbi koji uključuje određene rokove. Stoga putnik koji želi podnijeti pritužbu prijevozniku podnosi tu pritužbu u roku od dva mjeseca od dana kada je usluga prijevoza izvršena ili je trebala biti izvršena, a prijevoznik ima rok od mjesec dana za obavještanje tog putnika o prihvatu ili odbijanju pritužbe ili o tome da se ona još uvijek razmatra te u svakom slučaju mora navedenom putniku dostaviti svoj konačni odgovor u roku od dva mjeseca od dana primitka pritužbe.
- 116 Iz upućivanja na „prava i obveze iz ove uredbe” proizlazi da se pritužba može odnositi na prava i obveze predviđene kako u poglavlju II. navedene uredbe, naslovljenom „Prava osoba s invaliditetom i osoba s ograničenom pokretljivošću” tako i u njezinu poglavlju III., naslovljenom „Obveze prijevoznika i operatora terminala u slučaju prekida putovanja”, u kojem se nalazi članak 19. iste uredbe o isplati naknade putniku u slučaju kašnjenja u dolasku.
- 117 Međutim, zahtjev putnika za ostvarivanje naknade iz članka 19. Uredbe br. 1177/2010 ne može se izjednačiti s pritužbom u smislu članka 24. te uredbe niti, slijedom toga, biti podvrgnut poštovanju rokova propisanih potonjom odredbom.
- 118 Naime, iako se pritužba u smislu članka 24. Uredbe br. 1177/2010 sastoji od upozorenja o navodnoj povredi jedne od obveza koje proizlaze iz te uredbe od strane prijevoznika i taj prijevoznik raspolaže određenom marginom prosudbe u pogledu daljnjeg postupanja s tim upozorenjem, kao što je to naveo nezavisni odvjetnik u točki 164. svojeg mišljenja, članak 19. stavak 1. navedene uredbe putniku dodjeljuje novčanu tražbinu čiju isplatu on može zahtijevati od prijevoznika samo zbog toga što su uvjeti u tom članku ispunjeni a da potonji u tom pogledu ne raspolaže istom marginom prosudbe.
- 119 Osim toga, članak 19. stavak 5. Uredbe br. 1177/2010 nalaže prijevozniku da plati zatraženu naknadu u roku od mjesec dana od podnošenja takvog zahtjeva. Ta odredba, u dijelu u kojem predviđa rok koji je kraći od roka od dva mjeseca kojim raspolaže prijevoznik, u skladu s



člankom 24. stavkom 2. te uredbe, kako bi obavijestio putnika o svojoj konačnoj odluci o daljnjem postupanju po pritužbi, potvrđuje da se zahtjev za isplatu naknade iz članka 19. navedene uredbe ne može izjednačiti s pritužbom u smislu članka 24. iste uredbe.

- 120 Cilj Uredbe br. 1177/2010, naveden u točki 51. ove presude, koji se sastoji u jamčenju putnicima visoke razine zaštite, potvrđuje to tumačenje. Takva razina zaštite ne može biti u skladu s određivanjem tako kratkog roka od dva mjeseca za podnošenje zahtjeva za naknadu.
- 121 Iz toga proizlazi da zakonodavac Unije nije namjeravao podvrgnuti pravo na naknadu predviđenu člankom 19. Uredbe br. 1177/2010 poštovanju roka od dva mjeseca iz članka 24. te uredbe za podnošenje pritužbe.
- 122 S obzirom na prethodno navedeno, na sedmo pitanje valja odgovoriti tako da članak 24. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da putniku koji traži naknadu na temelju članka 19. te uredbe ne nalaže da svoj zahtjev podnese u obliku pritužbe prijevozniku u roku od dva mjeseca od dana na koji je usluga prijevoza bila izvršena ili trebala biti izvršena.

### *Osmo pitanje*

- 123 Svojim osmim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 25. Uredbe br. 1177/2010 tumačiti na način da je u nadležnosti nacionalnog tijela odgovornog za izvršenje te uredbe koje je odredila država članica ne samo usluga putničkog prijevoza iz luke koja se nalazi na državnom području te države članice, nego i usluga putničkog prijevoza iz luke koja se nalazi na državnom području druge države članice u luku koja se nalazi na državnom području prve države članice kad je potonja usluga prijevoza obuhvaćena povratnom plovidbom koja je u potpunosti otkazana.
- 124 U tom pogledu članak 25. stavak 1. Uredbe br. 1177/2010 predviđa da svaka država članica određuje jedno ili više takvih tijela odgovornih za izvršenje te uredbe s obzirom na putnički prijevoz i kružna putovanja iz luka smještenih na njezinu državnom području i putnički prijevoz iz treće zemlje do takvih luka.
- 125 Iz toga proizlazi da, iako se na temelju te odredbe može pretpostaviti, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 169. svojeg mišljenja, da je nacionalno tijelo odgovorno za pružanje usluge putničkog prijevoza između država članica u načelu ono države članice na čijem se državnom području nalazi luka ukrcaja, zakonodavac Unije ipak je smatrao da je postojeća veza između države članice u kojoj se nalazi luka iskrcaja i uslugâ putničkog prijevoza iz treće zemlje dovoljna da se nacionalnom tijelu potonje države članice dodijeli nadzor nad primjenom Uredbe br. 1177/2010.
- 126 Stoga je, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 199. svojeg mišljenja, zakonodavac Unije na taj način želio dodijeliti opću nadležnost nadzora nacionalnom tijelu prema kriteriju blizine državnog područja države članice na čijem se državnom području nalazi luka ukrcaja ili iskrcaja i predmetne usluge putničkog prijevoza.
- 127 Iz toga slijedi da je u slučaju otkazane usluge putničkog prijevoza nadležno nacionalno tijelo u načelu ono države članice na čijem se državnom području nalazi luka ukrcaja.

- 128 Nasuprot tomu, u slučaju povratnog putovanja koje uključuje uslugu putničkog prijevoza u smjeru polaska i uslugu prijevoza u povratnom smjeru te koje je u cijelosti otkazano, veza između usluge putničkog prijevoza u povratnom smjeru i državnog područja države članice na čijem se području nalazi luka ukrcaja te usluge nije uža od one koja postoji između državnog područja države članice na čijem se državnom području nalazi luka iskrcaja i navedene usluge. Naime, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 200. svojeg mišljenja, potonja luka u načelu također predstavlja luku ukrcaja u smjeru polaska te je najprimjerenija za osiguranje pravilne primjene Uredbe br. 1177/2010 za otkazane usluge putničkog prijevoza.
- 129 Takvo tumačenje potvrđeno je ciljem osiguranja visoke razine zaštite putnika, kao što je to navedeno u točki 51. ove presude, jer se njime putniku omogućuje izbjegavanje gomilanja postupaka pri različitim nacionalnim tijelima kada je događaj koji je doveo do otkazivanja usluga prijevoza putnika isti kako u smjeru polaska tako i u smjeru povratka.
- 130 S obzirom na prethodno navedeno, na osmo pitanje valja odgovoriti tako da članak 25. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da su u nadležnosti nacionalnog tijela odgovornog za izvršenje te uredbe koje je odredila država članica ne samo usluga putničkog prijevoza iz luke koja se nalazi na državnom području te države članice, nego i usluga putničkog prijevoza iz luke koja se nalazi na državnom području druge države članice do luke koja se nalazi na državnom području prve države članice kad je potonja usluga prijevoza dio povratnog putovanja koje je bilo u potpunosti otkazano.

### *Deveto pitanje*

- 131 Svojim devetim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita mora li nacionalni sud u okviru ocjene valjanosti odluke koju je donijelo nacionalno tijelo odgovorno za izvršenje Uredbe br. 1177/2010 primijeniti članke 16., 17., 20. i 47. Povelje kao i načela proporcionalnosti, pravne sigurnosti i jednakog postupanja te mora li se njegov nadzor ograničiti na nadzor očite pogreške.
- 132 U tom pogledu, prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, u okviru suradnje između Suda i nacionalnih sudova, potreba za tumačenjem prava Unije koje će biti korisno nacionalnom sudu zahtijeva da se on strogo pridržava uvjeta u pogledu sadržaja zahtjeva za prethodnu odluku koji su izričito navedeni u članku 94. Poslovnika Suda (presuda od 19. travnja 2018., *Conorzio Italian Management i Catania Multiservizi*, C-152/17, EU:C:2018:264, t. 21. i navedena sudska praksa).
- 133 Na taj je način nužno, kako je to određeno u članku 94. točki (c) Poslovnika Suda, da zahtjev za prethodnu odluku sadržava prikaz razloga koji su naveli sud koji je uputio zahtjev da se zapita o tumačenju ili valjanosti određenih odredaba prava Unije, kao i pojašnjenje veze koja po mišljenju tog suda postoji između tih odredaba i nacionalnog zakonodavstva primjenjivog u glavnom postupku (vidjeti u tom smislu presudu od 19. travnja 2018., *Conorzio Italian Management i Catania Multiservizi*, C-152/17, EU:C:2018:264, t. 22. i navedenu sudska praksu).
- 134 U tom pogledu također valja istaknuti da podaci sadržani u odluci kojom se upućuje prethodno pitanje služe ne samo tome da omoguće Sudu da pruži korisne odgovore već i tome da se vladama država članica i drugim zainteresiranim osobama omogući da podnesu očitovanja u skladu s člankom 23. Statuta Suda Europske unije. Sud je dužan, vodeći računa o činjenici da se na temelju te odredbe zainteresirane osobe obavještava samo o odlukama kojima se upućuje prethodno pitanje, paziti da zaštiti tu mogućnost (presuda od 13. srpnja 2017., *Szoja*, C-89/16, EU:C:2017:538, t. 49.).

- 135 U ovom slučaju valja utvrditi da nijedan od dvaju dijelova devetog pitanja, od kojih se prvi odnosi na odredbe i načela prava Unije koje nacionalni sud treba primijeniti, a drugi na opseg sudskog nadzora koji potonji mora izvršiti, očito ne ispunjava te zahtjeve.
- 136 Naime, što se tiče prvog dijela, sud koji je uputio zahtjev ne iznosi posebne razloge koji su ga naveli na postavljanje tog pitanja s obzirom na ostala postavljena pitanja, tako da Sud ne može dati koristan odgovor na taj dio.
- 137 Isto tako, što se tiče drugog dijela, s obzirom na to da nije objasnio u čemu se sastoji kriterij razumnosti koji namjerava primijeniti u okviru svoje ocjene valjanosti odluke nacionalnog tijela odgovornog za izvršenje Uredbe br. 1177/2010, sud koji je uputio zahtjev uskraćuje Sudu mogućnost da mu pruži koristan odgovor.
- 138 S obzirom na prethodno navedeno, Sud ne može dati koristan odgovor na deveto pitanje. Stoga valja zaključiti da je to pitanje nedopušteno.

### *Deseto pitanje*

- 139 Desetim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita jesu li članci 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 nevaljani jer nisu u skladu ni s načelima jednakog postupanja, proporcionalnosti i pravne sigurnosti ni s člancima 16., 17. i 20. Povelje.
- 140 Kao prvo, sud koji je uputio zahtjev u biti pita jesu li članci 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 nevaljani s obzirom na načelo jednakog postupanja i članak 20. Povelje.
- 141 Društvo Irish Ferries općenito tvrdi da ta uredba povređuje načelo jednakog postupanja i članak 20. Povelje time što nameće skup obveza pomorskim prijevoznicima kojima zračni i željeznički prijevoznici putnika nisu podvrgnuti, iako se svi ti prijevoznici nalaze u usporedivoj situaciji. U tom pogledu Irish Ferries konkretnije ističe da, iako zračni prijevoznik može, na temelju članka 5. stavka 1. točke (c) Uredbe br. 261/2004, izbjeći isplatu naknade ako obavijesti putnika o otkazivanju leta najmanje dva tjedna prije predviđenog vremena polaska, takva mogućnost ne proizlazi iz Uredbe br. 1177/2010 za pomorskog prijevoznika.
- 142 Prema ustaljenoj sudskoj praksi, načelo jednakog postupanja zahtijeva da se u usporedivim situacijama ne postupa na različite načine i da se u različitim situacijama ne postupa na isti način, osim ako bi takvo postupanje bilo objektivno opravdano (vidjeti u tom smislu presude od 10. siječnja 2006., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, t. 95. i od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 48.).
- 143 Iz ustaljene sudske prakse najprije proizlazi da se ne mogu usporediti situacije poduzetnika koji posluju u sektoru djelatnosti različitih načina prijevoza jer, s obzirom na njihove načine funkcioniranja, uvjete dostupnosti i raspodjelu mreža, ti različiti načini prijevoza u pogledu uvjeta upotrebe nisu zamjenjivi. U tim okolnostima zakonodavac Unije mogao je uspostaviti pravila koja predviđaju razinu zaštite potrošača koja se razlikuje ovisno o sektoru o kojem je riječ (vidjeti u tom smislu presude od 10. siječnja 2006., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, t. 96. i od 26. rujna 2013., ÖBB-Personenverkehr, C-509/11, EU:C:2013:613, t. 47. i navedenu sudsku praksu).

- 144 Nadalje, valja utvrditi da se u području pomorskog prijevoza putnici koji su žrtve otkazivanja ili znatnog kašnjenja nalaze u položaju koji je različit od položaja putnika drugih prijevoznih sredstava. Naime, zbog lokacije luka i ograničenog broja osiguranih linija čija se učestalost također može mijenjati ovisno o sezoni neugodnosti koje pretrpe putnici prilikom pojave takvih smetnji nisu usporedive.
- 145 Naposljetku, iako je točno da je cilj uvodne izjave 1. Uredbe br. 1177/2010 osigurati razinu zaštite pomorskih putnika usporedivu s onom drugih načina prijevoza putnika, zakonodavac Unije nije namjeravao, suprotno onomu što tvrdi Irish Ferries, smatrati da su različiti načini prijevoza usporedivi pa čak ni osigurati jednaku razinu zaštite za svaki od načina prijevoza.
- 146 Stoga se razlozi oslobađanja od odgovornosti predviđeni propisima Unije koji se primjenjuju na načine putničkog prijevoza osim pomorskog prijevoza, kao što je onaj predviđen člankom 5. stavkom 1. točkom (c) Uredbe br. 261/2004 za zračni prijevoz putnika, ne mogu uzeti u obzir u okviru ispitivanja usporedivosti situacija.
- 147 Iz toga slijedi da se člancima 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 ne povređuje načelo jednakog postupanja ni članak 20. Povelje.
- 148 Kao drugo, kao što to proizlazi iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje, sud koji je uputio zahtjev u biti pita jesu li članci 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 u skladu s načelom proporcionalnosti.
- 149 U tom pogledu društvo Irish Ferries u biti tvrdi da obveze pomorskih prijevoznika putnika na temelju članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 u slučaju otkazivanja usluge prijevoza tim prijevoznicima nameću znatne financijske troškove koji su u potpunosti neproporcionalni cilju te uredbe. Konkretnije, bilo bi neproporcionalno, s jedne strane, prijevozniku naložiti isplatu naknade na temelju članka 19. Uredbe br. 1177/2010 ako je taj prijevoznik obavijestio putnika o otkazivanju usluge prijevoza poštujući otkazni rok od nekoliko tjedana. S druge strane, bilo bi također neproporcionalno omogućiti putniku čija je usluga prijevoza otkazana da kumulira preusmjeravanje do konačnog odredišta na temelju članka 18. te uredbe i naknadu na temelju članka 19. navedene uredbe.
- 150 Najprije valja podsjetiti na to da načelo proporcionalnosti, koje je dio općih načela prava Unije, zahtijeva da sredstva stavljena na raspolaganje odredbom prava Unije budu prikladna za ostvarenje postavljenog cilja te da ne idu dalje od onoga što je nužno za postizanje tih ciljeva (presuda od 10. siječnja 2006., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, t. 79.).
- 151 Što se tiče sudske kontrole uvjeta navedenih u prethodnoj točki, Sud je zakonodavcu Unije priznao široku diskrecijsku ovlast u području u kojem se očekuju njegove odluke političke, ekonomske i socijalne naravi i u kojem je on pozvan provoditi složene ocjene. Slijedom navedenog, na zakonitost takve mjere može utjecati samo očita neprikladnost mjere koja je donesena u tom području s obzirom na cilj koji nadležne institucije nastoje postići. Tako je osobito u području zajedničke prometne politike (vidjeti u tom smislu presudu od 10. siječnja 2006., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, t. 80.).
- 152 Kao što je to navedeno u točki 51. ove presude, cilj koji zakonodavac Unije nastoji postići jest, u skladu s uvodnim izjavama 1., 2., 13. i 14. Uredbe br. 1177/2010, osigurati visoku razinu zaštite putnika žrtava ozbiljnih neugodnosti uzrokovanih otkazivanjem ili znatnim kašnjenjem njihove

- usluge prijevoza. U tu je svrhu zakonodavac Unije u člancima 18. i 19. te uredbe propisao standardizirano i trenutačno otklanjanje određenih neugodnosti uzrokovanih putnicima u takvim situacijama.
- 153 Na Sudu je da ocijeni jesu li mjere koje je donio zakonodavac Unije očito neprikladne s obzirom na cilj Uredbe br. 1177/2010 koji se odnosi na jačanje zaštite putnika i čiji legitimitet sam po sebi nije osporavan.
- 154 U tom pogledu najprije valja istaknuti da mjere predviđene člancima 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 same po sebi mogu odmah otkloniti određene neugodnosti koje su putnici pretrpjeli u slučaju otkazivanja usluge prijevoza i time omogućavaju osiguranje visoke razine zaštite putnika koja se nastoji postići tom uredbom.
- 155 Naime, cilj je mjera predviđenih člankom 18. navedene uredbe ponuditi putniku izbor između dolaska na konačno odredište kako je utvrđeno u ugovoru o prijevozu u okviru preusmjeravanja bez ikakve doplate, pod usporedivim uvjetima i kad je to najranije moguće ili odustanka od prijevoza traženjem nadoknade cijene karte, uz, ovisno o slučaju, besplatan povratak kada je to najranije moguće u prvotno mjesto polaska kako je utvrđeno u ugovoru o prijevozu.
- 156 Što se tiče naknade predviđene člankom 19. Uredbe br. 1177/2010, valja istaknuti da se ona načelno i u svojem iznosu razlikuje ovisno o trajanju kašnjenja u dolasku na konačno odredište kako je utvrđeno u ugovoru o prijevozu s obzirom na trajanje usluge prijevoza. Kad se putnik nakon otkazivanja svoje usluge prijevoza opredijeli za preusmjeravanje do konačnog odredišta, koje mu može, uzimajući u obzir posebnosti sektora pomorskog prijevoza, uzrokovati znatno kašnjenje do konačnog odredišta zbog čekanja na uslugu alternativnog prijevoza ili zbog nužnosti ukrcaja ili iskrcaja u lukama različitim od onih koje su prvotno predviđene, ti se kriteriji za utvrđivanje prava putnika na tu naknadu ne čine suprotnima zahtjevu proporcionalnosti.
- 157 Osim toga, činjenica da se izračun naknade predviđen člankom 19. te uredbe temelji na cijeni karte koju je putnik stvarno platio podrazumijeva sama po sebi da je zakonodavac Unije prihvatio proporcionalan pristup radi otklanjanja štetnih posljedica uzrokovanih kašnjenjem ili otkazivanjem koje se nastoje otkloniti navedenom uredbom.
- 158 Iako Irish Ferries tvrdi da bi mjere u vezi s naknadom predviđene člankom 19. Uredbe br. 1177/2010 mogle imati znatne posljedice na financijske troškove prijevoznika i da nisu prikladne, valja utvrditi da je Sud u području zračnog prijevoza putnika već presudio da se takve posljedice ne mogu smatrati nerazmjernima u odnosu na cilj visoke zaštite putnika. Naime, važnost koju ima cilj zaštite potrošača, uključujući putnike u pomorskom prometu, može opravdati negativne ekonomske posljedice za određene gospodarske subjekte, čak i ako su one znatne (vidjeti analogijom presudu od 31. siječnja 2013., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, t. 47. i t. 48.).
- 159 Također je važno istaknuti da ispunjavanje obveza na temelju Uredbe br. 1177/2010 ne dovodi u pitanje mogućnost da pomorski prijevoznici zahtijevaju odštetu od bilo koje osobe, uključujući treće osobe, u skladu s nacionalnim pravom, što je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri. Takvom odštetom stoga se može ublažiti ili čak eliminirati financijski teret koji snose navedeni prijevoznici zbog tih obveza. Nadalje, nije nerazumno da te obveze, podložno gore navedenom pravu na odštetu, najprije snose pomorski prijevoznici s kojima su dotični putnici povezani ugovorom o prijevozu koji im daje pravo na uslugu prijevoza koja se ne bi smjela ni otkazati niti bi se s njome smjelo kasniti.

- 160 Naposlijetku, što se tiče naknade predviđene člankom 19. stavkom 1. Uredbe br. 1177/2010, valja istaknuti da, u skladu s člankom 20. stavkom 4. te uredbe, pomorski prijevoznici mogu biti izuzeti od isplate te naknade ako dokažu da je do otkazivanja ili kašnjenja došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći čak ni da su bile poduzete sve razumne mjere. S obzirom na postojanje takvog uzroka koji dovodi do izuzeća i restriktivnih uvjeta provedbe te obveze u vezi s naknadom koju imaju pomorski prijevoznici, navedena obveza nije očito neprikladna s obzirom na postavljeni cilj.
- 161 Iz prethodnih razmatranja proizlazi da članci 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 nisu nevaljani zbog povrede načela proporcionalnosti.
- 162 Kao treće, sud koji je uputio zahtjev u biti pita jesu li članci 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 u skladu s načelom pravne sigurnosti.
- 163 U tom pogledu sud koji je uputio zahtjev dvoji u vezi s argumentacijom koju mu je iznio Irish Ferries, a prema kojoj, s jedne strane, članci 18. i 19. te uredbe krše načelo pravne sigurnosti nametanjem ozbiljnih obveza prijevoznicima bez jasne pravne osnove i, s druge strane, članak 19. stavak 1. navedene uredbe konkretno povređuje to načelo jer se prijevoznicima nalaže plaćanje naknade u visini postotka cijene karte a da se pritom ne definira potonji pojam.
- 164 Kao prvo, kad je riječ o načelu pravne sigurnosti, valja najprije podsjetiti na to da je to temeljno načelo prava Unije koje posebice zahtijeva da propis bude jasan i precizan kako bi pojedinci mogli nedvosmisleno znati svoja prava i obveze te posljedično primijeniti njegove odredbe (presuda od 10. siječnja 2006., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, t. 68. kao i navedena sudska praksa).
- 165 U ovom slučaju, kad je riječ, kao prvo, o općem navodu društva Irish Ferries prema kojem Uredba br. 1177/2010 povređuje načelo pravne sigurnosti nametanjem preteških obveza prijevoznicima bez jasne pravne osnove u toj uredbi, valja ga, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 223. svojeg mišljenja, odbiti u skladu sa sudskom praksom navedenom u točkama 132. do 134. ove presude, s obzirom na to da zbog svoje nejasnoće i općenitosti ne omogućuje Sudu da pruži koristan odgovor.
- 166 Kao drugo, što se tiče tvrdnje o nepreciznosti pojma „cijena karte” iz članka 19. stavka 1. Uredbe br. 1177/2010, točno je, doduše, da pojam cijena karte na kojem se temelji izračun naknade predviđen člankom 19. te uredbe nije definiran ni u stavku 1. tog članka ni u članku 3. navedene uredbe.
- 167 Međutim, važno je istaknuti da se taj opći pojam primjenjuje na neodređeni broj situacija koje je nemoguće unaprijed predvidjeti, a ne na konkretne karte čiji sastavni dijelovi mogu biti unaprijed detaljno opisani u normativnom aktu prava Unije. Također valja istaknuti da je zakonodavac Unije u članku 19. stavku 3. Uredbe br. 1177/2010 namjeravao pojasniti da se naknada koju duguje prijevoznik izračunava „s obzirom na stvarno plaćenu putnu kartu za zakašnjeli putnički prijevoz”, tako da valja smatrati da se navedeni pojam ne može smatrati nedovoljno preciznim. U tom pogledu činjenica da je Sud tumačio taj pojam, kako je izloženo u točkama 95. do 98. ove presude, nije dovoljna da bi se utvrdilo postojanje povrede načela pravne sigurnosti jer bi se time isključila, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 224. svojeg mišljenja, svaka metoda tumačenja osim doslovnog tumačenja odredbe opće primjene.

- 168 Stoga valja utvrditi da članak 19. stavak 1. Uredbe br. 1177/2010 nije suprotan načelu pravne sigurnosti jer upućuje na pojam cijene karte koji pritom nije definiran.
- 169 Kao četvrto, sud koji je uputio zahtjev u biti pita jesu li članci 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 u skladu s člancima 16. i 17. Povelje, kojima se jamče sloboda poduzetništva i pravo vlasništva pomorskih prijevoznika.
- 170 U tom pogledu najprije valja istaknuti da sloboda poduzetništva i pravo vlasništva nisu apsolutni prerogativi, nego ih treba uzeti u obzir u odnosu na njihovu funkciju u društvu (presuda od 31. siječnja 2013., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, t. 60.).
- 171 Nadalje, člankom 52. stavkom 1. Povelje predviđeno je da se ograničenja ostvarivanja prava ugrađenih u Povelju mogu nametnuti pod uvjetom da su predviđena zakonom, ako poštuju bit tih prava i sloboda te ako su, u skladu s načelom proporcionalnosti, potrebna i zaista odgovaraju ciljevima od općeg interesa koje priznaje Unija ili potrebi zaštite prava i sloboda drugih osoba.
- 172 Naposljetku, u slučaju sukoba između nekoliko prava zaštićenih pravnim poretком Unije, ta ocjena mora se provesti u skladu s potrebom za pomirenjem zahtjeva u pogledu zaštite tih različitih prava i ostvarenjem pravedne ravnoteže između njih (presuda od 31. siječnja 2013., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, t. 62.).
- 173 U predmetnom slučaju, iako se sud koji je uputio zahtjev pozvao na članke 16. i 17. Povelje, također valja uzeti u obzir članak 38. Povelje čiji je cilj, kao i članka 169. UFEU-a, osigurati u politici Unije visoku razinu zaštite potrošača, uključujući putnike u pomorskom prijevozu. Naime, kao što je to navedeno u točki 51. ove presude, zaštita putnika jedan je od glavnih ciljeva Uredbe br. 1177/2010.
- 174 Međutim, iz točaka 150. do 161. ove presude, koje se odnose na načelo proporcionalnosti, proizlazi da valja smatrati da su članci 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 u skladu sa zahtjevom za usklađivanje različitih temeljnih prava o kojima je riječ i uspostavljanje pravedne ravnoteže između njih.
- 175 Iz toga slijedi da navedenim odredbama nisu povrijeđeni članci 16. i 17. Povelje.
- 176 Iz prethodnih razmatranja proizlazi da se ispitivanjem desetog pitanja nije utvrdio element koji bi mogao utjecati na valjanost članaka 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010.

## **Troškovi**

- 177 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenoga, Sud (četvrto vijeće) odlučuje:

1. Uredbu (EU) br. 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 treba tumačiti na način da se primjenjuje u slučaju kada prijevoznik otkáže uslugu putničkog prijevoza uz poštovanje otkaznog roka od nekoliko tjedana prije prvotno predviđenog polaska jer je isporuka broda koji je trebao osigurati tu uslugu kasnila, a za taj brod nije se mogla naći zamjena.
2. Članak 18. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da je, u slučaju otkazivanja usluge putničkog prijevoza i kada ne postoji nikakva alternativna usluga prijevoza na istoj liniji, prijevoznik dužan ponuditi putniku, na temelju prava potonjeg na preusmjeravanje do konačnog odredišta iz te odredbe, pod usporedivim uvjetima i kada je to najranije moguće, uslugu alternativnog prijevoza različitim putem od onog kojim bi se kretala otkazana usluga ili uslugu pomorskog prijevoza uz druge načine prijevoza, poput cestovnog ili željezničkog, te je obvezan snositi eventualne dodatne troškove koje je putnik imao u okviru tog preusmjeravanja do konačnog odredišta.
3. Članke 18. i 19. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da, kada prijevoznik otkáže uslugu putničkog prijevoza poštujući otkazni rok od nekoliko tjedana prije prvotno predviđenog polaska, putnik ima pravo na naknadu na temelju članka 19. te uredbe kada se, u skladu s člankom 18. navedene uredbe, odluči za preusmjeravanje kada je to najranije moguće ili za odgodu svojeg putovanja do kasnijeg datuma i kada stigne na konačno odredište koje je prvotno predviđeno uz zakašnjenje kojim se prekoračuju rokovi utvrđeni u članku 19. iste uredbe. S druge strane, kada se putnik odluči za povrat cijene karte, on na temelju tog članka nema takvo pravo na naknadu.
4. Članak 19. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da pojam „cijena karte” iz tog članka uključuje troškove koji se odnose na dodatne opcijske usluge koje je odabrao putnik, kao što su rezervacija kabine ili spremnika za životinje ili pak pristup salonima prvog razreda.
5. Članak 20. stavak 4. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da kašnjenje u isporuci broda za prijevoz putnika koje je dovelo do otkazivanja svih plovidaba koje su se trebale izvršiti tim brodom u okviru nove pomorske veze nije obuhvaćeno pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe.
6. Članak 24. Uredbe br. 1177/2010 treba tumačiti na način da putniku koji traži naknadu na temelju članka 19. te uredbe ne nalaže da svoj zahtjev podnese u obliku pritužbe prijevozniku u roku od dva mjeseca od dana na koji je usluga prijevoza bila izvršena ili trebala biti izvršena.
7. Članak 25. Uredbe br. 1177/2010 valja tumačiti na način da su u nadležnosti nacionalnog tijela odgovornog za izvršenje te uredbe koje je odredila država članica ne samo usluga putničkog prijevoza iz luke koja se nalazi na državnom području te države članice, nego i usluga putničkog prijevoza iz luke koja se nalazi na državnom području druge države članice do luke koja se nalazi na državnom području prve države članice kad je potonja usluga prijevoza dio povratnog putovanja koje je bilo u potpunosti otkazano.



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

Potpisi