

Predmet C-570/19**Sažetak zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 98. stavka 1.
Poslovnika Suda****Datum podnošenja:**

26. srpnja 2019.

Sud koji je uputio zahtjev:

High Court (Irska)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

22. srpnja 2019.

Tužitelj:

Irish Ferries Ltd

Tuženik:

National Transport Authority

Predmet spora u glavnom postupku

Glavni postupak odnosi se na obveze tužitelja, društva Irish Ferries, u odnosu na putnike na otkazanim uslugama između Dublina u Irskoj i Cherbourga u Francuskoj (u daljnjem tekstu: linija) tijekom ljeta 2018. Razlog otkazivanja usluga na liniji bilo je kašnjenje u isporuci novog trajekta (u daljnjem tekstu: plovilo). Tuženik, National Transport Authority (Nacionalno tijelo za prijevoz, u daljnjem tekstu: NTA), nametnulo je kaznu društvu Irish Ferries zbog neisplate odgovarajuće naknade tim pogođenim putnicima kao što se navodno zahtijevalo u skladu s pravom Unije i irskim pravom. Društvo Irish Ferries osporava te kazne.

Predmet i pravna osnova zahtjeva za prethodnu odluku

Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članaka 18., 19., 20. stavka 4., 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.) (u

daljnjem tekstu: Uredba). Posljednje pitanje, podneseno podredno, odnosi se na valjanost Uredbe.

Prethodna pitanja

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

- (a) isporuka je naposljetku kasnila 200 dana;
- (b) trajektni prijevoznik morao je otkazati cijelu sezonu plovidbe;
- (c) nije bilo moguće nabaviti nijedno prikladno alternativno plovilo;
- (d) trajektni operater ponovno je napravio rezervacije za više od 20 000 putnika na različitim plovidbama ili im je nadoknadio njihovu cijenu prijevoza;
- (e) plovidbe su bile na novoj liniji koju je otvorio trajektni prijevoznik bez slične alternativne usluge na toj liniji?

Pitanje 2. Na ovo je pitanje potrebno odgovoriti samo ako se članak 18. može primijeniti. Ako je putnik preusmjeren u skladu s člankom 18., postoji li novi ugovor o prijevozu tako da se pravo na odštetu na temelju članka 19. treba utvrditi u skladu s tim novim ugovorom, a ne s izvornim ugovorom o prijevozu?

Pitanje 3(a) Ako se primjenjuje članak 18., smatra li se „preusmjeravanjem do konačnog odredišta” u smislu članka 18. pružanje alternativne plovidbe na bilo kojoj drugoj liniji ili linijama koje su dostupne i koje je izabrao putnik, uključujući kopneni put (primjerice, putovanje iz Irske u Ujedinjenu Kraljevinu trajektom, a zatim vožnja, na kojoj trajektni operator putniku nadoknađuje troškove goriva, do luke u Ujedinjenoj Kraljevini s vezom prema Francuskoj i putovanje odande do Francuske, pri čemu putnik bira svaku plovidbu), ako je plovidba otkazana i ne postoji alternativna usluga na toj liniji (to jest, nema izravne usluge između tih dviju luka)? U slučaju niječnog odgovora, koje kriterije treba primijeniti pri određivanju je li riječ o preusmjeravanju u „usporedivim uvjetima”?

Pitanje 3(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 putniku na putovanju do i iz nove luke ukrcaja i/ili do i iz nove luke odredišta?

Pitanje 4(a) Može li se članak 19. primjenjivati kada je putovanje u stvari već otkazano najmanje sedam tjedana prije predviđenog polaska? Ako se primjenjuje članak 19., primjenjuje li se u slučaju kada je primijenjen članak 18., a putnik je bio preusmjeren bez dodatnih troškova i/ili je ostvario povrat i/ili je odabrao kasniju plovidbu?

Pitanje 4(b) Ako se primjenjuje članak 19., što je „krajnje [konačno] odredište” u smislu članka 19.?

Pitanje 5. Ako se članak 19. može primjenjivati:

- (a) Kako se u takvim okolnostima treba mjeriti razdoblje kašnjenja?
- (b) Kako se cijena u smislu članka 19. izračunava prilikom određivanja visine naknade koju treba platiti, a posebno uključuje li troškove koji se odnose na troškove koji se odnose dodatke (npr. kabine, kućice za pse i saloni prvog razreda)?

Pitanje 6. Ako se Uredba primjenjuje, jesu li okolnosti i razmatranja iz prvog pitanja „izvanredne okolnosti koje se ne bi mogle izbjeći čak ni da su poduzete sve razumne mjere” u smislu članka 20. stavka 4. Uredbe?

Pitanje 7. Nameće li se člankom 24. obveza svakom putniku koji traži naknadu na temelju članka 19. Uredbe da podnese pritužbu u roku od dva mjeseca od datuma izvršenja usluge ili je trebala biti izvršena?

Pitanje 8. Je li nadležnost nacionalnog nadležnog tijela odgovornog za provedbu Uredbe ograničena na plovidbe koje uključuju luke navedene u članku 25. Uredbe ili se može proširiti i na povratnu plovidbu iz luke druge države članice u državu nacionalnog nadležnog tijela?

Pitanje 9(a) Koja načela i pravila prava Unije treba primijeniti sud koji je uputio zahtjev pri ocjeni valjanosti odluke i/ili obavijesti nacionalnog provedbenog tijela na temelju članka 16., 17., 20. i/ili 47. Povelje i/ili načela proporcionalnosti, pravne sigurnosti i jednakog postupanja?

Pitanje 9(b) Je li test nerazumnosti, koji bi trebao primijeniti domaći sud, test koji ima očitu pogrešku?

Pitanje 10. Ovo će pitanje biti postavljeno ovisno o odgovorima na prethodna pitanja. Je li Uredba 1177/2010 valjana u pogledu prava Unije, uzimajući u obzir posebno:

- (a) članke 16., 17. i 20. Povelje?
- (b) činjenicu da zračni prijevoznici nemaju obvezu platiti odštetu ako putnika o otkazivanju obavijeste najmanje dva tjedna prije vremena

polaska predviđenog redom letenja (članak 5. stavak 1. točka (c) podtočka (i) Uredbe 261/2004)?

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

Navedeni propisi prava Unije

Sudu se skreće pažnja na Uredbu, a posebno na uvodne izjave 1., 2., 3., 12., 13., 14., 15., 17., 19., 22. i njezine članke 2., 18., 19., 20., 24. i 25.

Nadalje, sud koji je uputio zahtjev upućuje na Uredbu (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.).

Uz brojne odredbe Uredbe, društvo Irish Ferries oslanja se na članke 16., 17., 20. i 47. Povelje Europske unije o temeljnim pravima (u daljnjem tekstu: Povelja), kao i na opća načela proporcionalnosti, pravne sigurnosti i jednakog postupanja.

Navedene odredbe nacionalnog prava

NTA je donio pobijanu odluku, zajedno s popratnim obavijestima na temelju članka 4. Statutory Instrumenta No. 394/2012 – European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 (Zakonski instrument br. 394/2012 – uredbe Europske unije iz 2012. (o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima)) (u daljnjem tekstu: Zakonski instrument iz 2012.).

U skladu s člankom 4. stavkom 1. Zakonskog instrumenta iz 2012., NTA na vlastitu inicijativu, ili nakon što mu je putnik podnio pritužbu, ako smatra da pružatelj ne djeluje u skladu s Uredbom 1170/2010 ili je krši, „pružatelju usluga mora dostaviti obavijest u kojoj se navodi predmetni propust ili povreda te kojom se od pružatelja zahtijeva da u roku koji je određen u obavijesti poduzme mjere koje su navedene u obavijesti u svrhu usklađivanja s obavijesti.”

Nepostupanje u skladu s dostavljenom obavijesti kažnjivo je djelo u skladu s člankom 4. stavkom 3. Zakonskog instrumenta iz 2012. koje dovodi do odgovornosti: (i) za plaćanje novčane kazne u razredu A (to jest 5000 eura) za osudu u skraćenom postupku; ili za plaćanje novčane kazne do 250 000 eura za osudu u postupku pred porotom povodom optužnice.

Sažet prikaz činjeničnog stanja i glavnog postupka

- 1 U ugovoru od 27. svibnja 2016., Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (u daljnjem tekstu: brodogradilište), dogovorio se s matičnim društvom društva Irish Ferries za izgradnju ro-ro putničkog trajekta (to jest plovila) za isporuku 26. svibnja 2018. ili prije tog datuma. Plovilo je tada trebalo isploviti za Dublin kako bi počelo pružati usluge.
- 2 Plovilo je trebalo ploviti na liniji, što je bila nova usluga koja je trebala početi i trajati tijekom cijelog ljeta 2018. (u daljnjem tekstu: sezona 2018.).
- 3 Društvo Irish Ferries planiralo se plovilom koristiti na liniji na dane kada ne plovi drugo plovilo kojim se koristilo na liniji Rosslare-Cherbourg i liniji Rosslare-Roscoff, te tako nuditi svakodnevnu uslugu između Irske i Francuske, iako iz različitih irskih luka odnosno do tih luka. U okviru te usluge, turisti (velika većina predmetnih putnika) uobičajeno rezerviraju mjesecima unaprijed. Dana 27. listopada 2017., društvo Irish Ferries započela je s primanjem rezervacija plovila za sezonu 2018.
- 4 Brodogradilište je 1. studenoga 2017. na zahtjev društva Irish Ferries potvrdilo da je planirani datum isporuke plovila 22. lipnja 2018. Društvo Irish Ferries smatralo je da je tom isporukom omogućeno dovoljno vremena za prvu plovidbu 12. srpnja 2018. Rok od 20 dana između isporuke i puštanja u uporabu bio je u skladu s prijašnjim razdobljima uvođenja u službu ili duže od toga.
- 5 Brodogradilište je 18. travnja 2018. obavijestilo društvo Irish Ferries da će plovilo biti isporučeno 13. srpnja 2018. ili oko tog datuma. Brodogradilište je objasnilo da je do tog kašnjenja došlo zbog radova koje su obavljali opremljivači prostora kao treća strana koje je brodogradilište angažiralo kao podizvođače. Brodogradilište je također navelo da postoji mogućnost kasnije dostave.
- 6 Sva ostala plovila društva Irish Ferries bila su u uporabi s više tisuća rezervacija koje su primljene prije duljeg vremena: Nije bilo moguće na liniji upotrijebiti nijedno drugo plovilo a da to ne dovede do preusmjerenja tisuća drugih putnika. Društvo Irish Ferries odmah je pokušalo uzeti u zakup alternativno plovilo, ali vodeći međunarodni brodarski posrednik izjavio je da nema odgovarajućih brodova.
- 7 Dana 20. travnja 2018. društvo Irish Ferries najavilo je da će otkazati plovidbe od 12. srpnja 2018. do 29. srpnja 2018. (u daljnjem tekstu: prvo otkazivanje).
- 8 Društvo Irish Ferries nastojalo je putnicima olakšati položaj, a osobito time što je:
 - (a) kontaktiralo sve putnike te ih obavijestilo o otkazivanju dvanaest tjedana prije;
 - (b) otvorio svoje pozivne centre dulje [sati i] s dodatnim osobljem;

- (c) ponudio svim putnicima
 - i. trenutani povrat novca koji nije moguće pobijati (to jest ponudu za povrat novca) ili
 - ii. mogućnost rezervacije alternativnih plovidbi (u daljnjem tekstu: alternativne plovidbe) po vlastitom izboru.

Budući da ne postoji druga istovjetna usluga na liniji, društvo Irish Ferries ponudilo je niz usluga s različitim lukama polaska i dolaska izravno između Irske i Francuske na različite datume na drugom brodu ili neizravno kopnenim putem. Društvo Irish Ferries nije nudilo kopneni put svim putnicima, već ga je omogućilo onima koji su željeli tako putovati. Putnicima koji su preusmjereni dodijeljen je kupon od 150 eura za usluge između Irske i Francuske tijekom 2019.; i
 - (d) društvo Irish Ferries radilo je s putnicima na tome da se poremećaji svedu na najmanju moguću mjeru.
- 9 NTA se ne slaže s time da su putnici imali izbor koji je predložilo društvo Irish Ferries.
 - 10 U slučajevima u kojima su pogođeni putnici bili preusmjereni do i od Rosslarea (umjesto Dublina) i/ili do i od Roscoffa (umjesto Cherbourga), društvo Irish Ferries nije ponudilo nadoknadu svih dodatnih troškova koji su nastali tim putnicima (u daljnjem tekstu: dodatni troškovi). Društvo Irish Ferries to osporava navodeći da nisu svim putnicima nastali takvi troškovi, s obzirom na to da su se određeni putnici nalazili bliže Rosslareu i da su odmor provodili bliže Roscoffu nego Cherbourgu.
 - 11 Dana 9. svibnja 2018., NTA je poslao upit o okolnostima prvog otkazivanja te je od društva Irish Ferries zatražio da objasni zašto su te okolnosti bile izvanredne okolnosti i zašto su bile izvan njegove kontrole. Društvo Irish Ferries dostavilo je detaljan podnesak NTA-u.
 - 12 NTA je 1. lipnja 2018. društvu Irish Ferries dostavio dopis u kojem traži informacije o tome kako društvo Irish Ferries djeluje u skladu s člankom 18. Uredbe. Društvo Irish Ferries odgovorilo je 8. lipnja 2018. te je uslijedila razmjena dopisa.
 - 13 Brodogradilište je 11. lipnja 2018. obavijestilo društvo Irish Ferries o daljnjem kašnjenju isporuke plovila do neodređenog datuma u rujnu. To je dovelo do toga da je društvo Irish Ferries otkazalo sve zakazane plovidbe nakon 30. srpnja 2018. (u daljnjem tekstu: drugo otkazivanje). Naposljetku, plovilo nije isporučeno do 12. prosinca 2018., s kašnjenjem od oko 200 dana.
 - 14 Drugo otkazivanje također je bilo uzrokovano kašnjenjem podizvođača u brodogradilištu koji nije bio povezan s društvom Irish Ferries i koji je, kako ističe

društvo Irish Ferries, bio izvan njegove kontrole. Društvo Irish Ferries odmah je pokušalo uzeti u zakup alternativno plovilo koje bi plovilo na liniji, ali nijedno nije bilo dostupno. Zbog toga je otkazalo cijelu sezonu 2018., što je utjecalo na više od 20 000 putnika.

- 15 Društvo Irish Ferries nastojalo je putnicima olakšati položaj, a osobito time što je:
- (a) drugo otkazivanje najavilo čim je potvrdilo da nije moguće uzeti u zakup alternativno plovilo;
 - (b) olakšalo kontakt sa svim putnicima;
 - (c) produžilo radno vrijeme pozivnih centara i angažiralo više osoblja;
 - (d) putnike obavijestilo najmanje sedam tjedana unaprijed, pri čemu je mnogo putnika obaviješteno 12 tjedana unaprijed;
 - (e) putnicima ponudilo mogućnost da otkazu i prime ponudu za povrat novca;
 - (f) putnicima ponudilo mogućnost plovidbe na alternativnim linijama prema Francuskoj (bez nadoknade dodatnih troškova ako su nastali);
 - (g) ponudilo preusmjerenje kopnenim putem kroz Britaniju (pri čemu se putniku nadoknađuju troškovi goriva za prelazak Britanije); i
 - (h) time što bi putnicima dodijelilo kupone u iznosu od 150 eura koji se mogu iskoristiti za plovidbu za usluge društva Irish Ferries na liniji Irska-Francuska tijekom 2019.
- 16 U stvarnosti 82 % putnika odabralo je opciju alternativnih plovidbi s društvom Irish Ferries ili drugim prijevoznicima, dok ih je 3 % odabralo kopneni put, a daljnjih 15 % prihvatilo je puni povrat cijene.
- 17 Onim putnicima koji su iskoristili mogućnost alternativnih plovidbi: (a) sve dodatne cijene prijevoza nisu naplaćene putnicima, nego ih je platilo društvo Irish Ferries; i (b) sve razlike u „troškovima na brodu” nadoknadilo je društvo Irish Ferries. Putnicima koji su iskoristili mogućnost kopnenog puta društvo Irish Ferries nadoknadilo je troškove goriva za prelazak Britanije.
- 18 Odlukom od 19. listopada 2018. NTA je zaključio da je društvo Irish Ferries povrijedilo obveze koje ima na temelju članaka 18. i 19. Uredbe. Slijedom toga, NTA je 22. listopada 2018. u skladu s člankom 4. stavkom 1. Zakonskog instrumenta iz 2012. društvu Irish Ferries dostavio obavijest iz članka 18. i obavijest iz članka 19. (u daljnjem tekstu: obavijesti).
- 19 NTA je odlukom od 25. siječnja 2019. (u daljnjem tekstu: pobijana odluka) potvrdio obje obavijesti. U obavijesti u vezi s člankom 18. od društva Irish Ferries zahtijevano je da nadoknadi dodatne troškove putnicima koji su zbog prvog ili

drugog otkazivanja morali putovati u Rosslare ili u iz Rosslarea (umjesto Dublina) i/ili u Roscoff ili iz Roscoffa (umjesto Cherbourga). U obavijesti iz članka 19. od društva Irish Ferries zahtijevano je da plati naknadu štete pogođenim putnicima koji su zatražili naknadu štete od društva Irish Ferries za kašnjenje u dolasku na konačno odredište kako je utvrđeno u ugovoru o prijevozu, ako je to kašnjenje u skladu s kriterijima iz članka 19. stavka 1. točaka (a) do (d) Uredbe.

Glavni argumenti stranaka u glavnom postupku

- 20 Društvo **Irish Ferries** tvrdi da se Uredba ne primjenjuje na okolnosti koje proizlaze iz prvog i drugog otkazivanja jer su putnici tjednima unaprijed obaviješteni o tim otkazivanjima te da je nedostupnost plovila posljedica izvanrednih okolnosti koje su izvan njegove kontrole u smislu članka 20. stavak 4. Uredbe. U tom se pogledu poziva na sudsku praksu kojom se tumači Uredba br. 261/2004.
- 21 Ako bi se Uredba primjenjivala, društvo Irish Ferries navodi da se članci 18. i 19. Uredbe ne primjenjuju istodobno. Potonja odredba, koja se odnosi na kašnjenja u „dolasku”, ne može se primijeniti u slučaju otkazivanja polaska. Nadalje, putnici koji su dobili povrat u skladu s člankom 18. ne mogu imati koristi od članka 19.
- 22 Nadalje, društvo Irish Ferries navodi da je ipak postupilo u skladu s člankom 18. jer je putnicima ponudilo izbor između preusmjerenja ili povrata cijene putne karte. Smatra da mogućnost kopnenog puta uz plaćanje dodatnih troškova za gorivo čini preusmjerenje u usporedivim uvjetima.
- 23 U pogledu članka 19., društvo Irish Ferries tvrdi da putnik koji je prihvatio mogućnost preusmjerenja nije kasnio u „dolasku na krajnje [konačno] odredište” kako je navedeno u njihovom novom „ugovoru o prijevozu”.
- 24 Također tvrdi da je NTA prekršio članak 25. stavak 1. Uredbe jer je donošenjem pobijane odluke i obavijesti prekoračio svoju nadležnost. Također navodi da NTA ne primjenjuje članak 24. navedene uredbe na razmjern način kako bi ograničio učinak odluke i obavijesti na one putnike koji su podnijeli pritužbu u propisanom roku od dva mjeseca. Zapravo, NTA je osobito povrijedio Povelju, osobito članke 16. i 17., u mjeri u kojoj je društvu Irish Ferries onemogućio otkazivanje svih ugovora o putničkom prijevozu, čak i u skladu s uvjetima ugovora, bez uzimanja u obzir obveza u skladu s Uredbom.
- 25 Društvo Irish Ferries navodi da su, slijedom toga, pobijana odluka i obavijesti zahvaćene očitom pogreškom, te da usto nisu dovoljno obrazložene u smislu članka 47. Povelje. Podredno – ako je NTA pravilno primijenio Uredbu – društvo Irish Ferries ističe da je Uredba nevaljana jer se protivi Povelji, načelu pravne sigurnosti i načelu proporcionalnosti jer se njome nameću prekomjerne obveze za prijevoznike bez jasne pravne osnove i bez definiranja ključnih pojmova kao što je „cijena putne karte” iz članka 19. stavka 1. To je diskriminacija trajektnih prijevoznika u odnosu na zračne prijevoznike.

- 26 NTA smatra da se Uredba primjenjuje na prvo i drugo otkazivanje. Članci 18. i 19. mogu se primjenjivati kumulativno i istodobno na istog putnika, a to ne dovodi do dvostruke kazne za prijevoznika. Takva je primjena u skladu s namjerom Uredbe. NTA potvrđuje valjanost i proporcionalnost Uredbe, zajedno s valjanosti pobijane odluke.
- 27 NTA smatra da su otkazane plovidbe plovila tako da se primjenjuje članak 18. U suprotnom bi bili ispunjeni zahtjevi iz članka 20. stavak 1., što ovdje nije slučaj. Činjenica da su putnici obaviješteni unaprijed i da nisu bili na putu ni u tranzitu ne utječe na primjenu članka 18. i 19. Ništa u tekstu tih odredaba ili ciljevima Uredbe ne upućuje na suprotno. Nadalje, članak 19. primjenjuje se na kašnjenja uzrokovana otkazivanjima (što je vidljivo iz teksta uvodne izjave 19. i članka 20. stavka 4.).
- 28 NTA smatra da se članak 2. Uredbe primjenjuje na predmet iz glavnog postupka jer se luke ukrcaja (Dublin i Cherbourg) nalaze na državnom području države članice u smislu te odredbe. Prema njegovu mišljenju, ne postoji potpora za to da se Uredba ne primjenjuje ako brod nije dostupan za pružanje usluga putničkog prijevoza.
- 29 NTA smatra da se upućivanjem na „ugovor o prijevozu” u članku 19. stavak 1. upućuje na „ugovor o prijevozu” sklopljen između putnika i prijevoznika. Nije prihvaćeno da je riječ o novom ugovoru koji je sklopljen između putnika i prijevoznika u kojem putnik pristaje na preusmjeravanje ili povrat u skladu s člankom 18. stavkom 1. na način kako navodi Irish Ferries.
- 30 NTA navodi da se ponudama društva Irish Ferries pogođenim putnicima ne ispunjavaju njegove obveze iz članka 18. Uredbe. Nije bilo ponuđeno preusmjeravanje do konačnog odredišta u skladu s člankom 18. stavkom 1. i mnogi pogođeni putnici nisu primili nadoknadu svojih dodatnih troškova. NTA smatra da se pojam „konačno odredište” odnosi na odredište navedeno u ugovoru o prijevozu, a ne na konačno odredište putnika. Nadalje, činjenica da je određenim putnicima na koje je utjecalo prvo otkazivanje omogućen kopneni put i da su tu mogućnost predložili putnici na koje je utjecalo drugo otkazivanje ne znači da je društvo Irish Ferries postupilo u skladu s člankom 18.
- 31 NTA smatra da društvo Irish Ferries nije dokazalo „izvanredne okolnosti” u smislu članka 20. stavak 4. jer je kašnjenje u isporuci plovila sastavni dio uobičajenog obavljanja njegovih djelatnosti. Duljina tog kašnjenja nije relevantna za taj zaključak.
- 32 Osim toga, NTA smatra da putnici u skladu s člankom 25. stavkom 1. imaju pravo podnijeti pritužbu „[svakom] nadležnom tijelu koje odredi država članica”. Smatra da je članak 24. samostalna odredba koja se odnosi na pritužbe. Slijedom toga, putnici koji traže naknadu ne podliježu propisanom roku od dva mjeseca. Osporava postojanje povrede načela prava Unije i smatra da su odredbe odluke

jasno obrazložene jer proizlaze iz obavijesti i popratne dokumentacije. Osobito pojam „cijena putne karte” jasno proizlazi iz konteksta u članku 19. stavku 3.

Kratak sažetak obrazloženja zahtjeva za prethodnu odluku

- 33 Sud koji je uputio zahtjev smatra da je Uredba odlučujuća za rješenje spora u glavnom postupku: Stranke su utvrdile sporove o tumačenju i primjeni Uredbe o kojima ne postoji relevantna sudska praksa. Pitanja u ovom postupku su nova, a odgovori nejasni.

RADNI DOKUMENT