Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
MACIEJA SZPUNARA
przedstawiona w dniu 4 marca 2021 r.[1]

Sprawa C-570/19

Irish Ferries Ltd
przeciwko
National Transport Authority

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez High Court (wysoki trybunał, Irlandia)]

Odesłanie prejudycjalne – Prawa pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową – Rozporządzenie (UE) nr 1177/2010 – Odwołanie – Poinformowanie o odwołaniu przed pierwotnie przewidzianą datą wypłynięcia w następstwie opóźnienia w dostawie nowego statku przewoźnikowi – Konsekwencje

I. Wprowadzenie

1. O ile rozporządzenie (WE) nr 261/2004[2], które reguluje prawa pasażerów w dziedzinie transportu lotniczego, jest przedmiotem bogatego orzecznictwa Trybunału, o tyle inaczej jest w przypadku instrumentów prawa Unii regulujących ich prawa w dziedzinie transportu kolejowego[3], drogowego[4] czy też – jak w niniejszej sprawie – morskiego[5]. Niniejsze odesłanie prejudycjalne jest pierwszym, w którym sąd krajowy zwraca się do Trybunału o dokonanie wykładni przepisów rozporządzenia nr 1177/2010.

2. U podstaw tego odesłania leży postępowanie pomiędzy Irish Ferries Ltd, przewoźnikiem morskim, a National Transport Authority (irlandzkim organem transportu, zwanym dalej „NTA”), organem krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów rozporządzenia nr 1177/2010, i dotyczy odwołania wszystkich rejsów, które jeden ze statków tego przewoźnika miał zrealizować między Irlandią a Francją w 2018 r., przewożąc ponad 20 000 pasażerów.

[1] Język oryginału: francuski.

[2] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).

[3] Zobacz rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. 2007, L 315, s. 14).

[4] Zobacz rozporządzenie (WE) nr 181/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. 2011, L 55, s. 1).

[5] Zobacz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. 2010, L 334, s. 1).

3. W swoich dziesięciu pytaniach prejudycjalnych sąd odsyłający zwraca się do Trybunału o dokonanie wykładni szeregu przepisów rozporządzenia nr 1177/2010 oraz ważności samego rozporządzenia. Pytania te dotyczą różnorodnej problematyki w dziedzinie transportu morskiego. Ponieważ w odniesieniu do transportu lotniczego do udzielenia odpowiedzi na podobne pytania konieczny był kilkunastoletni rozwój orzecznictwa, jest prawdopodobne, że odpowiedzi Trybunału na niniejsze pytania będą w przyszłości przedmiotem uściśleń.

4. W niniejszej opinii przeanalizuję, posługując się odesłaniami do tego orzecznictwa, czy – a jeśli tak, to w jakim zakresie – może ono znaleźć zastosowanie w drodze analogii do transportu morskiego.

II. Ramy prawne

A. Prawo Unii

5. Artykuł 1 rozporządzenia nr 1177/2010, zatytułowany „Przedmiot”, stanowi, że rozporządzenie to ustanawia przepisy dotyczące przewozów drogą morską i drogą wodną śródlądową w odniesieniu do, między innymi, praw pasażerów w przypadkach odwołania lub opóźnienia oraz rozpatrywania skarg.

6. Zgodnie z art. 2 tego rozporządzenia, zatytułowanym „Zakres”:

„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pasażerów podróżujących:

a) z wykorzystaniem usług przewozu pasażerskiego, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzą na pokład, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego;

b) z wykorzystaniem usług przewozu pasażerskiego, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzą na pokład, znajduje się poza terytorium państwa członkowskiego, a port, w którym schodzą na ląd, jest położony na terytorium państwa członkowskiego, pod warunkiem że usługa jest realizowana przez przewoźnika unijnego w rozumieniu art. 3 lit. e);

c) rejsem wycieczkowym, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzą na pokład, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego. Do tych pasażerów nie mają jednak zastosowania art. 16 ust. 2, art. 18, 19 oraz art. 20 ust. 1 i 4.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do pasażerów podróżujących:

a) statkami dopuszczonymi do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów;

b) statkami, których załoga odpowiedzialna za eksploatację statku składa się z nie więcej niż 3 osób lub w przypadku gdy dystans, na którym wykonuje się całkowitą usługę przewozu pasażerskiego, jest mniejszy niż 500 metrów w jedną stronę;

c) rejsami spacerowymi i krajoznawczymi innymi niż rejsy wycieczkowe; lub

d) statkami nienapędzanymi środkami mechanicznymi oraz oryginalnymi historycznymi statkami pasażerskimi zaprojektowanymi przed rokiem 1965 lub pojedynczymi replikami takich statków, zbudowanymi głównie z oryginalnych materiałów, uprawnionych do przewozu najwyżej 36 pasażerów.

3. Przez okres dwóch lat od dnia 18 grudnia 2012 r. państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania niniejszego rozporządzenia statki morskie poniżej 300 ton brutto eksploatowane w transporcie krajowym, pod warunkiem że prawa pasażerów wynikające z niniejszego rozporządzenia są odpowiednio zagwarantowane w prawie krajowym.

4. Państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania niniejszego rozporządzenia usługi przewozu pasażerskiego w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, umów o świadczenie usług publicznych lub usług zintegrowanych, pod warunkiem że prawa pasażerów przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są porównywalnie zagwarantowane w prawie krajowym.

[…]”.

7. Artykuł 3 rzeczonego rozporządzenia stanowi:

„Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

[…]

f) »usługa przewozu pasażerskiego« oznacza komercyjną usługę przewozu pasażerskiego drogą morską lub drogą wodną śródlądową realizowaną według opublikowanego rozkładu rejsów;

[…]

m) »umowa przewozu« oznacza umowę przewozu zawartą między przewoźnikiem a pasażerem, dotyczącą świadczenia co najmniej jednej usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego;

n) »bilet« oznacza ważny dokument lub inny dowód zawarcia umowy przewozu”.

8. Artykuł 18 tego rozporządzenia, noszący tytuł „Zmiana trasy i zwrot kosztów w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu”, znajdujący się w rozdziale III, zatytułowanym z kolei „Obowiązki przewoźników i operatorów terminali w przypadku przerwania podróży”, stanowi:

„1. Jeżeli przewoźnik z uzasadnionych względów spodziewa się, że usługa przewozu pasażerskiego będzie odwołana lub odjazd z terminalu portowego będzie opóźniony o ponad 90 minut, pasażerowi niezwłocznie oferuje się następujący wybór:

a) podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego, w warunkach porównywalnych do warunków przewidzianych w umowie przewozu, w najwcześniejszym możliwym terminie, bez dodatkowych opłat; lub

b) zwrot ceny biletu oraz, w odpowiednich przypadkach, bezpłatną powrotną usługę przewozu do punktu rozpoczęcia podróży, określonego w umowie przewozu, w najwcześniejszym możliwym terminie.

2. W przypadku gdy usługa przewozu pasażerskiego zostaje odwołana lub jeżeli odjazd jest opóźniony o ponad 90 minut, pasażerowie mają prawo do takiej podróży zmienioną trasą do miejsca docelowego lub uzyskania zwrotu ceny biletu od przewoźnika.

3. Zwrot, o którym mowa w ust. 1 lit. b) i ust. 2, jest dokonywany w ciągu siedmiu dni, gotówką, elektronicznym przelewem bankowym, przekazem bankowym lub czekiem bankowym w wysokości pełnego kosztu biletu według ceny zakupu, za niewykonaną część lub części podróży oraz za już wykonaną część lub części podróży, jeżeli podróż nie prowadzi już w żaden sposób do realizacji pierwotnego planu podróży. Za zgodą pasażera całkowity zwrot kosztów biletu może również nastąpić w postaci bonów lub innych usług o wartości odpowiadającej kwocie, za którą bilet ten został kupiony, pod warunkiem że zasady będą elastyczne, w szczególności w odniesieniu do okresu ważności i miejsca docelowego".

9. Artykuł 19 rozporządzenia nr 1177/2010, zatytułowany „Odszkodowanie w przypadku opóźnionego zakończenia podróży", stanowi:

„1. Nie tracąc prawa do przewozu, pasażerowie mogą domagać się od przewoźnika odszkodowania w przypadku opóźnionego przybycia do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu. Minimalny poziom odszkodowania wynosi 25% ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego co najmniej:

a) godzinę w przypadku rejsu rozkładowego trwającego do czterech godzin;

b) dwie godziny w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż cztery godziny, ale nieprzekraczającego ośmiu godzin;

c) trzy godziny w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż osiem godzin, ale nieprzekraczającego 24 godzin; lub

d) sześć godzin w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż 24 godziny.

Jeżeli opóźnienie ponad dwukrotnie przekracza czas określony w lit. a)–d), odszkodowanie wynosi 50% ceny biletu.

2. Pasażerowie, którzy posiadają bilet wieloprzejazdowy lub bilet okresowy i którzy napotykają na powtarzające się opóźnienia zakończenia podróży w okresie jego ważności, mogą dochodzić odpowiedniego odszkodowania zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przewoźnika. W warunkach tych określane są kryteria dotyczące stwierdzania opóźnienia zakończenia podróży i sposób obliczania odszkodowania.

3. Odszkodowanie oblicza się w stosunku do ceny, jaką pasażer faktycznie zapłacił za opóźnioną usługę przewozu pasażerskiego.

4. Gdy przewóz dotyczy podróży w obie strony, odszkodowanie za opóźnienie zakończenia podróży tam lub z powrotem obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za tę usługę przewozu pasażerskiego.

5. Wypłata odszkodowania następuje w ciągu miesiąca od złożenia wniosku o odszkodowanie. Odszkodowanie może mieć postać bonów lub innych usług, o ile ich warunki są elastyczne,

w szczególności w odniesieniu do okresu ważności i miejsca docelowego. Na wniosek pasażera odszkodowanie jest wypłacane w formie pieniężnej.

6. Odszkodowanie za koszt biletu nie jest pomniejszane o finansowe koszty transakcji, takie jak opłaty, koszty telekomunikacyjne lub koszty przesyłki. Przewoźnicy mogą określić kwotę minimalną, poniżej której odszkodowanie nie będzie wypłacane. Wysokość tej kwoty nie może przekraczać 6 EUR".

10. Artykuł 20 omawianego rozporządzenia, zatytułowany „Zwolnienia", przewiduje:

„1. Artykuły 17, 18 i 19 nie mają zastosowania do pasażerów posiadających bilety otwarte, jeżeli czas odjazdu nie jest wyszczególniony, z wyjątkiem pasażerów posiadających bilet wieloprzejazdowy lub bilet okresowy.

2. Artykuły 17 i 19 nie mają zastosowania, jeżeli pasażer został poinformowany o odwołaniu lub opóźnieniu przed zakupem biletu lub jeżeli odwołanie lub opóźnienie wynikły z winy pasażera.

3. Artykuł 17 ust. 2 nie ma zastosowania w przypadku gdy przewoźnik udowodni, że odwołanie lub opóźnienie są spowodowane warunkami pogodowymi, które zagrażają bezpiecznej eksploatacji statku.

4. Artykuł 19 nie ma zastosowania w przypadkach, gdy przewoźnik udowodni, że odwołanie lub opóźnienie zostało spowodowane warunkami pogodowymi zagrażającymi bezpiecznej eksploatacji statku lub nadzwyczajnymi okolicznościami utrudniającymi wykonanie usługi przewozu pasażerskiego, których nie można było uniknąć nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków".

11. Artykuł 24 rzeczonego rozporządzenia, noszący tytuł „Skargi", który znajduje się w rozdziale IV, któremu nadano tytuł „Przepisy ogólne dotyczące informacji i skarg", stanowi:

„1. Przewoźnicy i operatorzy terminali tworzą lub stosują istniejący przystępny mechanizm rozpatrywania skarg dotyczących praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem.

2. W przypadku gdy pasażer objęty niniejszym rozporządzeniem chce wnieść skargę do przewoźnika lub operatora terminalu, składa ją w ciągu dwóch miesięcy od dnia, w którym wykonana została usługa lub w którym powinna była ona zostać wykonana. W ciągu miesiąca od dnia wpłynięcia skargi przewoźnik lub operator terminalu powiadamia pasażera, że jego skarga została uznana, oddalona lub jest w dalszym ciągu rozpatrywana. Termin, w jakim ma zostać udzielona ostateczna odpowiedź, nie może być dłuższy niż dwa miesiące od dnia otrzymania skargi".

12. Artykuł 25 rozporządzenia nr 1177/2010, zatytułowany „Organy krajowe odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów", znajdujący się w rozdziale V, noszącym tytuł „Egzekwowanie przepisów i krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów", stanowi:

„1. Każde państwo członkowskie wyznacza nowy lub istniejący organ lub organy odpowiedzialne za egzekwowanie niniejszego rozporządzenia w zakresie usług przewozu pasażerskiego i rejsów wycieczkowych z portów położonych na jego terytorium oraz usług przewozu pasażerskiego z państwa trzeciego do takich portów. Każdy organ podejmuje środki konieczne do zapewnienia przestrzegania niniejszego rozporządzenia.

Każdy organ – pod względem swojej organizacji, decyzji finansowych, struktury prawnej i procesu decyzyjnego – jest niezależny od interesów handlowych.

2. Państwa członkowskie informują Komisję o organie lub organach wyznaczonych zgodnie z niniejszym artykułem.

3. Każdy pasażer może zgodnie z prawem krajowym wnieść skargę do właściwego organu wyznaczonego na mocy ust. 1 lub do jakiegokolwiek innego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie w sprawie domniemanego naruszenia niniejszego rozporządzenia. Właściwy organ dostarcza pasażerom uzasadnioną odpowiedź na skargę w rozsądnym terminie.

Państwo członkowskie może postanowić, że:

a) na pierwszym etapie pasażer wnosi skargę na podstawie niniejszego rozporządzenia do przewoźnika lub operatora terminalu; lub

b) krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów lub inny odpowiedni organ wyznaczony przez państwo członkowskie działa jako instancja odwoławcza w odniesieniu do skarg dotyczących sporów, które nie zostały rozwiązane na podstawie art. 24.

Państwa członkowskie, które postanowiły objąć niektóre usługi odstępstwem zgodnie z art. 2 ust. 4, zapewniają istnienie porównywalnego mechanizmu egzekwowania praw pasażerów".

13. Artykuł 27 tego rozporządzenia, noszący tytuł „Współpraca między organami odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów", stanowi:

„Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, o których mowa w art. 25 ust. 1, wymieniają między sobą informacje dotyczące swojej pracy, zasad podejmowania decyzji oraz praktyk w zakresie koniecznym do spójnego stosowania niniejszego rozporządzenia. Komisja wspomaga je w wykonywaniu tego zadania".

B. Prawo irlandzkie

14. European Union (rights of passengers when travelling by sea and inland waterway) Regulations 2012 (S.I. nr 394/2012) [rozporządzenie z 2012 r. w sprawie Unii Europejskiej (prawa pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową)] (zwane dalej „rozporządzeniem z 2012 r."), przyjęte w dniu 10 października 2012 r., w art. 3 wyznacza NTA jako organ krajowy odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów rozporządzenia nr 1177/2010 w rozumieniu art. 25 tego rozporządzenia.

15. Zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia z 2012 r. NTA, działając z urzędu lub na skutek skargi pasażera, doręcza usługodawcy, jeżeli uzna, że usługodawca ten nie dochowuje przepisów rozporządzenia nr 1177/2010 lub je narusza, zawiadomienie określające uchybienie lub naruszenie, w którym zobowiązuje go do zastosowania się do tego zawiadomienia w wyznaczonym terminie poprzez podjęcie określonych w nim działań. Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia z 2012 r. niezastosowanie się do zawiadomienia podlega karze grzywny.

III. Okoliczności faktyczne w postępowaniu przed sądem odsyłającym, postępowanie przed Trybunałem i pytania prejudycjalne

16. W 2016 r. Irish Continental Group plc (zwany dalej „ICG"), spółka dominująca Irish Ferries, zawarła umowę ze spółką prawa niemieckiego Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (zwaną dalej „stocznią") na budowę promu typu ro-ro (zwanego dalej „statkiem"), przy czym uzgodniono, że rzeczony statek zostanie dostarczony ICG, po przeprowadzeniu jego pełnej certyfikacji do żeglugi, w terminie do dnia 26 maja 2018 r.

17. Statek miał wejść do eksploatacji w sezonie letnim 2018 i obsługiwać różne połączenia, w tym nową usługę obejmującą transport w obie strony, między Dublinem (Irlandia) a Cherbourgiem (Francja).

18. Biorąc pod uwagę długość trwania rejsu (około 18 godzin), Irish Ferries planował eksploatować statek do obsługi tego połączenia co drugi dzień na zmianę z innym statkiem, który eksploatował w sezonie 2018 na trasach między miastami Rosslare (Irlandia) i Cherbourgiem oraz między miastami Rosslare i Roscoff (Francja), zapewniając dzięki temu codzienne rejsy między Irlandią a Francją, jednak między różnymi portami wypłynięcia i przeznaczenia.

19. W styczniu 2017 r. stocznia poinformowała Irish Ferries, że planuje dostawę statku najpóźniej do dnia 22 czerwca 2018 r.

20. W dniu 27 października 2017 r. Irish Ferries rozpoczął przyjmowanie rezerwacji na sezon 2018, przy czym pierwszy rejs przewidziano na dzień 12 lipca 2018 r. Stocznia potwierdziła w dniu 1 listopada 2017 r., że statek zostanie dostarczony w dniu 22 czerwca 2018 r.

21. Wiadomością elektroniczną z dnia 18 kwietnia 2018 r. stocznia poinformowała Irish Ferries, że statek nie zostanie dostarczony przed dniem 13 lipca 2018 r. ze względu na opóźnienie ze strony zewnętrznych producentów sprzętu, których stocznia zatrudniła jako podwykonawców, zastrzegając również „możliwość późniejszej dostawy, w szczególności z powodu opóźnienia w wykończeniu pokładów".

22. Irish Ferries stwierdził w dniu 20 kwietnia 2018 r., że nie jest w stanie zastąpić tego statku ani statkiem należącym do własnej floty, ani w drodze czarteru alternatywnego statku za pośrednictwem maklera morskiego, i w efekcie odwołał rejsy tego statku aż do nowego terminu dostawy, przedłużonego o pewien czas przeznaczony na przygotowanie statku. Irish Ferries odwołał w związku z tym rejsy przewidziane na dni od 12 do 29 lipca 2018 r. (dalej jako „pierwsze odwołanie").

23. W ramach pierwszego odwołania Irish Ferries podjął szereg działań. W szczególności powiadomił wszystkich zainteresowanych pasażerów o odwołaniu rejsów z dwunastotygodniowym wyprzedzeniem, proponując im albo bezwarunkowy i natychmiastowy całkowity zwrot kosztów biletu, albo zarezerwowanie innych rejsów wedle ich wyboru (zwanych dalej „rejsami alternatywnymi"). Zważywszy, że na omawianych połączeniach nie istniała inna usługa tego rodzaju, Irish Ferries zaproponował zainteresowanym pasażerom całą serię rejsów alternatywnych z i do różnych portów, łączących Irlandię i Francję bezpośrednio (na przykład w przeddzień lub w dniu następującym po dacie pierwotnie przewidzianego rejsu – lub w dowolnym innym dniu – w zależności od liczby miejsc) lub pośrednio, czyli tranzytem przez

Zjednoczone Królestwo (zwanym dalej „mostem lądowym"). Okoliczność, że Irish Ferries zaoferował wszystkim zainteresowanym pasażerom zmianę planu podróży mostem lądowym, jest jednak kwestionowana przed sądem odsyłającym przez NTA.

24. Pasażerom, których trasa została zmieniona na trasę do i z Rosslare (zamiast Dublina) lub do i z Roscoffu (zamiast Cherbourga), Irish Ferries nie zaproponował zwrotu ewentualnych dodatkowych kosztów, które musieliby ponieść z powodu zmiany portu wypłynięcia lub przeznaczenia (zwanych dalej „kosztami dodatkowymi"). Irish Ferries uważał bowiem, że nie wszyscy pasażerowie ponosili koszty dodatkowe, ponieważ niektórzy z nich znajdowali się bliżej Rosslare i spędzali wakacje bliżej Roscoffu niż Cherbourga.

25. W dniu 9 maja 2018 r. NTA poinformowała Irish Ferries, że bada okoliczności pierwszego odwołania w celu ustalenia w tym przypadku szczegółowych warunków zastosowania rozporządzenia nr 1177/2010, i zwróciła się do tego przewoźnika o podanie powodów, dla których uważa, że odwołanie to było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, które nie podlegały jego kontroli. Irish Ferries przedstawił NTA szczegółową argumentację dotyczącą rozpatrywanego odwołania.

26. W dniu 1 czerwca 2018 r. NTA zwróciła się do Irish Ferries o dostarczenie jej informacji dotyczących przestrzegania przez Irish Ferries art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010. Irish Ferries odpowiedział w dniu 8 czerwca 2018 r., po czym nastąpiła wymiana korespondencji.

27. W dniu 11 czerwca 2018 r. stocznia poinformowała Irish Ferries, że dostawa statku ulegnie opóźnieniu i nastąpi w bliżej nieokreślonym dniu we wrześniu z powodu opóźnienia w ukończeniu przez podwykonawcę robót związanych z przewodami elektrycznymi i instalacją elektryczną kadłuba i rufy, a także opóźnień w dostawie elementów wnętrz przeznaczonych do przestrzeni publicznych. W braku możliwości eksploatacji statku Irish Ferries podjął decyzję o odwołaniu wszystkich rejsów przewidzianych po dniu 30 lipca 2018 r. (zwaną dalej „drugim odwołaniem"). W każdym razie statek został dostarczony w dniu 12 grudnia 2018 r., czyli z opóźnieniem wynoszącym około 200 dni.

28. W ramach drugiego odwołania Irish Ferries podjął szereg działań w stosunku do zainteresowanych pasażerów, a mianowicie, po pierwsze, poinformował ich o drugim odwołaniu niezwłocznie po uzyskaniu pewności, że nie jest możliwe wyczarterowanie statku zastępczego, z wyprzedzeniem wynoszącym od siedmiu do dwunastu tygodni, a po drugie, zaoferował im następujący wybór: odwołanie pierwotnych rejsów i niezwłoczne uzyskanie całkowitego zwrotu kosztów biletu, skorzystanie z połączeń alternatywnych do Francji bez zwrotu ewentualnych kosztów dodatkowych i, wreszcie, podróż zmienioną trasą przez most lądowy, wybrany przez nich spośród zaproponowanych możliwości, z wyjazdem z dowolnego irlandzkiego portu promowego do portów francuskich, takich jak Cherbourg, Roscoff, Calais i Caen. W tym ostatnim przypadku pasażerom zwracane były koszty paliwa poniesione w związku z przejazdem przez Wielką Brytanię.

29. W efekcie tych działań spośród 20 000 pasażerów, których dotyczyły odwołania rejsów, 82% zdecydowało się na rejsy alternatywne z Irish Ferries lub innymi przewoźnikami, 3% wolało skorzystać z mostu lądowego, a pozostałe 15% zdecydowało się na całkowity zwrot kosztów biletu.

30. Co się tyczy pasażerów, którzy wybrali rejsy alternatywne, nie zostali oni obciążeni ewentualnymi kosztami dodatkowymi, lecz zostały one pokryte przez Irish Ferries. Ponadto Irish Ferries zwrócił ewentualną różnicę w cenie biletu.

31. Jeśli chodzi o pasażerów, którzy wybrali most lądowy, Irish Ferries zwrócił im koszt paliwa koniecznego do przejazdu przez Wielką Brytanię.

32. Jednakże Irish Ferries nie wypłacił odszkodowania z tytułu opóźnienia w przybyciu do miejsca docelowego pasażerom, którzy złożyli taki wniosek, na podstawie art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010, uznając, iż w związku z tym że zaproponował zmianę trasy i zwrot ceny biletu zgodnie z art. 18 tego rozporządzenia, art. 18 i 19 tego rozporządzenia nie mogą mieć zastosowania równocześnie.

33. W dniu 1 sierpnia 2018 r. NTA doręczyła Irish Ferries wstępne zawiadomienie dotyczące stosowania rozporządzenia z 2012 r. do odwołanych rejsów, na które Irish Ferries odpowiedział w dniu 15 sierpnia 2018 r.

34. W dniu 19 października 2018 r. NTA wydała decyzję, w której uznała, po pierwsze, że rozporządzenie nr 1177/2010 ma zastosowanie do odwołania rejsów między Dublinem a Cherbourgiem latem 2018 r., po drugie, że Irish Ferries naruszył wymogi przewidziane w art. 18 tego rozporządzenia, a po trzecie, że ów przewoźnik morski nie dochował wymagań art. 19 tego rozporządzenia. Zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia z 2012 r. decyzja ta została skonkretyzowana poprzez wydanie dwóch zawiadomień. Irish Ferries przedstawił swoje uwagi w przedmiocie tej decyzji.

35. Decyzją z dnia 25 stycznia 2019 r. (zwaną dalej „sporną decyzją”) NTA potwierdziła zawiadomienia wydane na podstawie art. 4 ust. 1 rozporządzenia z 2012 r. w odniesieniu do art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010.

36. Uznała ona, po pierwsze, że Irish Ferries naruszył art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010 w odniesieniu do pasażerów mających płynąć odwołanymi rejsami, jeżeli pasażerowie ci musieli podróżować do lub z Rosslare (zamiast Dublina) lub do lub z Roscoffu (zamiast Cherbourga). NTA wezwała Irish Ferries do zwrotu ewentualnych kosztów dodatkowych poniesionych przez pasażerów odwołanych rejsów, którzy zdecydowali się na zmianę trasy i podróż do lub z Rosslare (zamiast Dublina) lub do lub z Roscoffu (zamiast Cherbourga).

37. Po drugie, organ ów uznał, że Irish Ferries naruszył art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010, i wezwał go do wypłaty odszkodowania pasażerom, którzy z opóźnieniem dotarli do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu.

38. Irish Ferries zaskarżył sporną decyzję, jak również zawiadomienia wydane na podstawie art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010, do High Court (wysokiego trybunału, Irlandia), podnosząc w pierwszej kolejności, że rozporządzenie to nie ma zastosowania w sytuacji, gdy odwołanie nastąpiło kilka tygodni przed datą przewidzianych rejsów. W drugiej kolejności Irish Ferries zakwestionował wykładnię i zastosowanie przez NTA art. 18–20 tego rozporządzenia. W szczególności podniósł, że opóźnienie w dostawie statku stanowi „nadzwyczajną okoliczność” zwalniającą go z obowiązku wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 19 tego rozporządzenia. W trzeciej kolejności Irish Ferries zarzucił NTA naruszenie art. 25 tego rozporządzenia poprzez przekroczenie jej uprawnień. NTA wykonywała bowiem swoją kompetencję w zakresie usług przewozu z Francji do Irlandii, podczas gdy usługi te należą do wyłącznej kompetencji władz francuskich. W czwartej kolejności Irish Ferries zarzuca NTA naruszenie art. 24 rozporządzenia nr 1177/2010 poprzez nieograniczenie skutków jej decyzji do pasażerów, którzy złożyli skargę w formie i terminach przewidzianych w art. 24 tego

rozporządzenia. W piątej i ostatniej kolejności Irish Ferries zakwestionował ważność tego rozporządzenia w świetle zasad proporcjonalności, pewności prawa i równego traktowania, a także art. 16, 17 i 20 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej (zwanej dalej „kartą").

39. W tych okolicznościach High Court (wysoki trybunał) postanowieniem z dnia 22 lipca 2019 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 26 lipca 2019 r., postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„A. Zastosowanie rozporządzenia [nr 1177/2010]

1) Czy rozporządzenie [nr 1177/2010] (w szczególności art. 18 lub 19) znajduje zastosowanie w okolicznościach, w których pasażerowie dokonali wcześniejszej rezerwacji i zawarli umowy przewozu oraz w których usługi pasażerskie są odwoływane z co najmniej siedmiotygodniowym wyprzedzeniem przed planowanym wypłynięciem z powodu opóźnienia w dostarczeniu nowego statku przewoźnikowi promowemu? Czy w związku z tym dla stosowania rozporządzenia istotne są którekolwiek (lub wszystkie) z poniższych kwestii:

   a) dostawa została ostatecznie opóźniona o 200 dni;

   b) przewoźnik promowy musiał odwołać cały sezon rejsów;

   c) nie można było uzyskać odpowiedniego, alternatywnego statku;

   d) rezerwacje rejsów ponad 20 000 pasażerów zostały zmienione przez przewoźnika promowego na różnych rejsach lub zwrócono pasażerom poniesione koszty;

   e) rejsy odbywały się na nowej trasie otwartej przez przewoźnika promowego bez podobnej alternatywnej usługi na tej trasie?

   B. Wykładnia art. 18 [rozporządzenia nr 1177/2010]

   Na to pytanie należy odpowiedzieć tylko wówczas, gdy art. 18 [rozporządzenia nr 1177/2010] może mieć zastosowanie.

2) Czy w przypadku zmiany trasy pasażera zgodnie z [tym] art. 18 zostaje zawarta nowa umowa transportowa, w związku z czym prawo do odszkodowania na podstawie art. 19 powinno być ustalane zgodnie z tą nową umową, a nie z pierwotną umową przewozu?

3) a) Jeżeli [rzeczony] art. 18 ma zastosowanie, wówczas gdy rejs zostaje odwołany i na tej trasie nie świadczono żadnych usług alternatywnych (tj. nie świadczono żadnych usług bezpośrednio między tymi dwoma portami), czy zapewnienie alternatywnego rejsu na jakiejkolwiek innej trasie lub trasach dostępnych i wybranych przez pasażera, w tym przez »most lądowy« (np. podróżowanie z Irlandii do Wielkiej Brytanii promem, a następnie podróż samochodem, przy czym koszty paliwa są zwracane pasażerowi przez przewoźnika promowego, do portu Zjednoczonego Królestwa z połączeniem do Francji i podróżowanie stamtąd do Francji, przy założeniu, że pasażer wybiera każdy z rejsów), stanowi »zmianę trasy do miejsca docelowego« w rozumieniu [tego samego] art. 18? W przeciwnym wypadku, jakie kryteria należy zastosować przy ustalaniu, czy zmiana trasy odbywa się »w warunkach porównywalnych«?

b) Czy w przypadku braku alternatywnego rejsu na odwołanej trasie, skutkującego niemożliwością zaoferowania zainteresowanemu pasażerowi bezpośredniego rejsu z pierwotnego portu, w którym pasażer wchodzi na pokład, do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu, przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia wszelkich dodatkowych kosztów poniesionych przez pasażera, którego trasa została zmieniona w trakcie podróży do i z nowego portu, w którym pasażer wchodzi na pokład, lub do i z nowego portu docelowego?

C. Wykładnia art. 19 [rozporządzenia nr 1177/2010]

4) a) Czy art. 19 [rozporządzenia nr 1177/2010] może mieć zastosowanie, jeżeli rejs został już odwołany co najmniej siedem tygodni przed planowanym wypłynięciem? Jeżeli [ów] art. 19 ma zastosowanie, to czy jest tak w przypadku, gdy art. 18 [tego rozporządzenia] został zastosowany, a trasę pasażera zmieniono bez dodatkowych kosztów lub dokonano zwrotu kosztów albo pasażer wybrał późniejszy rejs?

b) Jeżeli art. 19 [rozporządzenia nr 1177/2010] ma zastosowanie, czym jest »miejsce docelowe« dla celów [tego artykułu]?

5) Jeżeli art. 19 [rozporządzenia nr 1177/2010] może mieć zastosowanie:

a) W jaki sposób należy mierzyć opóźnienie w takich okolicznościach?

b) W jaki sposób należy obliczać *cenę* w rozumieniu [tego] art. 19 przy ustalaniu poziomu należnego zwrotu kosztów, a w szczególności czy obejmuje ona koszty związane z usługami dodatkowymi (np. kabiny, klatki dla psów i premium lounge)?

D. Wykładnia art. 20 ust. 4 [rozporządzenia nr 1177/2010]

6) Jeżeli rozporządzenie [nr 1177/2010] ma zastosowanie, czy okoliczności i względy przedstawione w pytaniu pierwszym stanowią »nadzwyczajne okoliczności, których nie można było uniknąć, nawet gdyby podjęto wszelkie racjonalne środki«, dla celów art. 20 ust. 4 rozporządzenia [nr 1177/2010]?

E. Wykładnia art. 24 [rozporządzenia nr 1177/2010]

7) Czy art. 24 [rozporządzenia nr 1177/2010] skutkuje nałożeniem na każdego pasażera domagającego się uzyskania odszkodowania na podstawie art. 19 [tego] rozporządzenia bezwzględnego obowiązku złożenia skargi w terminie dwóch miesięcy od dnia, w którym wykonana została usługa lub w którym powinna była ona zostać wykonana?

F. Wykładnia art. 25 [rozporządzenia nr 1177/2010]

8) Czy jurysdykcja właściwego organu krajowego odpowiedzialnego za wykonanie [rozporządzenia nr 1177/2010] ogranicza się do rejsów obejmujących porty określone w art. 25 [tego rozporządzenia], czy też może ona również obejmować rejsy powrotne *z* portu innego państwa członkowskiego do państwa właściwego organu krajowego?

G. Ważność decyzji lub zawiadomień

9) a) Jakie zasady i przepisy prawa Unii powinien stosować sąd odsyłający przy ocenie ważności decyzji lub zawiadomień krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów [rozporządzenia nr 1177/2010] poprzez odniesienie do art. 16, 17, 20 lub 47 karty lub zasad proporcjonalności, pewności prawa i równego traktowania?

b) Czy kryterium nieproporcjonalności, które powinien zastosować sąd odsyłający, stanowi kryterium oczywistego błędu?

H. Ważność rozporządzenia nr 1177/2010

To pytanie pojawi się tylko w zależności od odpowiedzi na poprzednie pytania.

10) Czy rozporządzenie nr 1177/2010 jest ważne na gruncie prawa Unii, biorąc pod uwagę w szczególności:

a) artykuł 16, 17 i 20 karty?

b) okoliczność, że przewoźnicy lotniczy nie mają obowiązku wypłaty odszkodowania, jeżeli poinformują pasażera linii lotniczej o odwołaniu lotu co najmniej dwa tygodnie przed planowanym czasem odlotu [art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) rozporządzenia nr 261/2004]?

c) zasady proporcjonalności, pewności prawa i równego traktowania?".

40. Uwagi na piśmie przedstawiły strony w postępowaniu głównym, Irlandia, Parlament Europejski, Rada Unii Europejskiej oraz Komisja Europejska. Ci sami zainteresowani byli reprezentowani na rozprawie, która odbyła się w dniu 9 września 2020 r.

IV. Analiza

41. Dziesięć pytań w niniejszym wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy różnych aspektów rozporządzenia nr 1177/2010. Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający zmierza bowiem najpierw do ustalenia, czy rozporządzenie to ma zastosowanie do sporu w postępowaniu głównym. Następnie w pytaniach od drugiego do dziewiątego sąd odsyłający zwraca się o dokonanie wykładni szeregu poszczególnych przepisów wspomnianego rozporządzenia. Wreszcie, w pytaniu dziesiątym sąd ten zwraca się do Trybunału o orzeczenie w przedmiocie ważności tego rozporządzenia.

42. W celu zbadania ważności aktu prawa Unii należy przede wszystkim odrzucić hipotezę, zgodnie z którą badanie to nie ma żadnego związku ze stanem faktycznym ani z przedmiotem sporu w postępowaniu głównym [6]. Analiza pytania pierwszego powinna zatem poprzedzać analizę pytania dziesiątego.

43. Następnie trzeba zauważyć, że w przypadku zakwestionowania ważności przepisów aktu prawa Unii z powodu podnoszonego naruszenia pewnych zasad ogólnych należy przede wszystkim ustalić znaczenie tych przepisów. Zgodnie z ogólną zasadą wykładni przepisy prawa Unii należy interpretować, tak dalece, jak to możliwe, w sposób, który nie podważa ich ważności i w zgodzie z całością prawa pierwotnego [7]. Przeprowadzenie badania ich ważności bez

6 Zobacz podobnie wyrok z dnia 16 czerwca 1981 r., Salonia (126/80, EU:C:1981:136, pkt 6).

7 Zobacz podobnie wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 44).

uprzedniego ustalenia ich znaczenia oznaczałoby pominięcie tej zasady. Ponieważ pytania od drugiego do dziewiątego dotyczą wykładni szeregu przepisów rozporządzenia nr 1177/2010, których ważności dotyczy pytanie dziesiąte, należy zatem najpierw odpowiedzieć na te pierwsze pytania.

44. W konsekwencji moja analiza będzie zgodna z porządkiem, w jakim pytania zadał sąd odsyłający. Przede wszystkim zbadam zakres stosowania rozporządzenia nr 1177/2010 (pytanie pierwsze), następnie jego poszczególne przepisy (pytania od drugiego do dziewiątego) i, wreszcie, ważność tego rozporządzenia (pytanie dziesiąte).

A. W przedmiocie możliwości zastosowania rozporządzenia nr 1177/2010

45. W pytaniu pierwszym sąd odsyłający zastanawia się w sposób ogólny nad możliwością stosowania rozporządzenia nr 1177/2010, a dokładniej nad możliwością zastosowania jego art. 18 i 19, w przypadku gdy usługi przewozu morskiego zostały odwołane z przynajmniej siedmiotygodniowym wyprzedzeniem przed planowanym wypłynięciem z powodu opóźnienia dostawy statku przeznaczonego do świadczenia rzeczonych usług transportowych i niemożności zastąpienia tego statku innym.

46. Prawdą jest, że sąd odsyłający zastanawia się również nad możliwością zastosowania rozporządzenia nr 1177/2010 w świetle ogółu okoliczności opisanych w treści pytania pierwszego, lit. a)–e). Jednakże Irish Ferries, którego argumenty są, jak się wydaje, źródłem pytania pierwszego, odnosi się do tych okoliczności wyłącznie na poparcie swojej argumentacji dotyczącej zasady impossibilium nulla obligatio est. W niniejszej sprawie jestem zdania, że wskazane okoliczności nie mają wpływu na analizę dotyczącą możliwości zastosowania rozporządzenia nr 1177/2010, w związku z czym nie powinny być przedmiotem odrębnego badania. Natomiast te same okoliczności można uwzględnić w ramach pytania szóstego i analizy dotyczącej „racjonalnych środków" w rozumieniu art. 20 ust. 4 tego rozporządzenia.

47. Ponadto w pytaniu pierwszym sąd odsyłający posługuje się dwoma odrębnymi pojęciami, a mianowicie pojęciem „wcześniejszych rezerwacji" dokonanych przez pasażerów oraz pojęciem „umów przewozu" zawartych przez pasażerów. Sposób sformułowania tego pytania może zatem a priori sugerować, że sąd ten dokonuje rozróżnienia pomiędzy tymi dwoma pojęciami. Jednakże pytanie pierwsze dotyczy pasażerów, którzy jednocześnie dokonali rezerwacji, jak również zawarli umowy przewozu. Do Trybunału nie zwrócono się zatem o wydanie odrębnego orzeczenia w przedmiocie, po pierwsze, sytuacji pasażerów, którzy dokonali rezerwacji, a po drugie, sytuacji pasażerów, którzy zawarli umowę przewozu.

48. W trosce o wyczerpujący charakter prowadzonych rozważań należy zauważyć, że w odróżnieniu od rozporządzenia nr 261/2004 rozporządzenie nr 1177/2010 nie posługuje się pojęciem „rezerwacji" w definicji swojego zakresu stosowania [8].

49. Mimo że pojęcia tego użyto wyłącznie w rozdziale II rozporządzenia nr 1177/2010, zatytułowanym „Prawa osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się", przepisy tego rozdziału mogą sugerować, że rezerwacja poprzedza zawarcie umowy przewozu. Artykuły 7 i 8 tego rozporządzenia dokonują bowiem rozróżnienia między przyjęciem rezerwacji a wydaniem biletu.

[8] Artykuł 3 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 przewiduje bowiem w istocie, że rozporządzenie to ma zastosowanie do pasażerów odlatujących z lotniska, pod warunkiem że pasażerowie ci posiadają potwierdzoną rezerwację i stawią się na odprawę pasażerów.

50. W tym duchu z definicji zawartych w art. 3 lit. m) i n) rozporządzenia nr 1177/2010 wynika, że dowodem istnienia „umowy przewozu" jest, w szczególności, „bilet". Natomiast rozporządzenie to nie ustanawia podobnego związku pomiędzy „umową przewozu" a „rezerwacją" [9]. Ponadto art. 3 lit. m) tego rozporządzenia wskazuje, że umowa przewozu jest umową zawartą „między przewoźnikiem a pasażerem, dotyczącą świadczenia co najmniej jednej usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego". Nie można zatem wykluczyć, że prawodawca Unii zamierzał powiązać status „pasażera" nie tyle z *dokonaniem rezerwacji*, co z *zawarciem* umowy przewozu. Jednakże, jak już wskazałem [10], wnioski wyciągnięte przez sąd odsyłający w ramach pytania pierwszego z istnienia ewentualnych różnic między „wcześniejszymi rezerwacjami" a „umowami przewozu" nie mają znaczenia. Z brzmienia tego pytania wynika bowiem, że każdy pasażer, który dokonał rezerwacji, zawarł również umowę przewozu.

1. Omówienie pytania pierwszego

51. Pytanie pierwsze ma swoje źródło w argumentacji Irish Ferries, zgodnie z którą rozporządzenie nr 1177/2010 ma zastosowanie tylko do dwóch kategorii pasażerów, a mianowicie, po pierwsze, pasażerów, których podróż, mająca się odbyć w najbliższym czasie, jest opóźniona lub odwołana i którzy fizycznie znajdują się w porcie, a po drugie, pasażerów, którzy są w trakcie rejsu. Rozporządzenie to nie obejmuje natomiast pasażerów, którzy zostali poinformowani przez przewoźnika o odwołaniu rejsu z co najmniej siedmiotygodniowym wyprzedzeniem przed wypłynięciem [11].

52. Jako argument za tym, że ta trzecia kategoria pasażerów nie jest objęta zakresem stosowania rozporządzenia nr 1177/2010, Irish Ferries wskazuje w pierwszej kolejności na brzmienie przepisów tego rozporządzenia i jego systematykę.

53. W szczególności z użycia terminu „przerwanie podróży" w tytule rozdziału III rozporządzenia nr 1177/2010 Irish Ferries wywodzi, że rozporządzenie to nie dotyczy usługi przewozu, która jeszcze się nie rozpoczęła.

54. Ponadto art. 17 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 1177/2010 zobowiązuje przewoźników do udzielania pasażerom informacji i świadczenia pewnych usług („przekąski, posiłki lub napoje" oraz „zakwaterowanie na pokładzie lub na lądzie") w przypadku odwołania lub opóźnienia usługi przewozu. Zdaniem Irish Ferries przepis ten ma sens tylko wówczas, gdy znajduje zastosowanie do pasażerów, którzy są już w porcie lub w terminalu portowym.

55. W tym duchu Irish Ferries wskazuje, że w przypadku odwołanego lub opóźnionego wypłynięcia art. 18 ust. 1 i 3 rozporządzenia nr 1177/2010, po pierwsze, ustanawia obowiązek zaoferowania pasażerowi „niezwłocznie" podróży zmienioną trasą lub zwrotu ceny, a po drugie, przewiduje, że zwrot odpowiada całkowitemu kosztowi biletu „za niewykonaną część lub części podróży". Podobnie art. 19 tego rozporządzenia dotyczy pasażerów, którzy doznają „opóźnionego zakończenia podróży", a zatem nie dotyczy pasażerów tranzytowych lub znajdujących się

[9] Artykuł 2 lit. g) rozporządzenia nr 261/2004 ustanawia jednak związek między „rezerwacją" a „biletem" w rozumieniu art. 2 lit. f) tego rozporządzenia. Zgodnie z tym pierwszym przepisem „rezerwacja" oznacza fakt posiadania przez pasażera biletu lub innego dowodu potwierdzającego, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek.

[10] Zobacz pkt 47 niniejszej opinii.

[11] Co najmniej siedmiotygodniowe wyprzedzenie, o którym mowa w pytaniach prejudycjalnych, obliczono na podstawie dnia, w którym Irish Ferries powiadomił pasażerów o odwołaniu usług transportowych. Zobacz pkt 28 niniejszej opinii.

w porcie. Ponadto zakres opóźnień wypłynięcia i opóźnień przybycia, o którym mowa w tych dwóch przepisach, oznacza zdaniem Irish Ferries, że jest to przepis mający zastosowanie do pasażerów tranzytowych lub znajdujących się w pobliżu portu.

56. W drugiej kolejności Irish Ferries podnosi, że pasażerowie linii lotniczych i kolejowych nie otrzymują odszkodowania, jeżeli zostali poinformowani o odwołaniu usługi przewozu z co najmniej dwutygodniowym wyprzedzeniem [art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004] lub ze znacznym wyprzedzeniem (wytyczne interpretacyjne Komisji [12]). Chociaż rozporządzenie nr 1177/2010 ma na celu zapewnienie, jak stanowi jego motyw 1, wysokiego poziomu ochrony pasażerów morskich, porównywalnego z innymi rodzajami transportu, to nie może mieć zastosowania, jeżeli informację o odwołaniu przekazano pasażerom z co najmniej siedmiotygodniowym wyprzedzeniem.

57. W trzeciej kolejności Irish Ferries podnosi, że okoliczności wskazane w pytaniu pierwszym lit. a)–e) świadczą o skali trudności napotkanych w związku z opóźnieniem dostawy. W tym kontekście, powołując się na uznaną w orzecznictwie Trybunału zasadę impossibilium nulla obligatio est [13], strona ta podnosi, po pierwsze, że przepis prawa Unii nie może nakładać obowiązku, którego wykonanie jest niemożliwe. Po drugie, twierdzi w istocie, że charakter napotkanych trudności powoduje, iż umowy zawarte z pasażerami należy uznać za rozwiązane z powodu niemożliwości ich wykonania.

58. Biorąc pod uwagę fakt, że pytanie pierwsze nawiązuje do argumentacji przedstawionej przez Irish Ferries, zbadam je w świetle trzech argumentów przedstawionych powyżej.

2. W przedmiocie brzmienia i systematyki rozporządzenia nr 1177/2010

59. Na wstępie należy zauważyć, że art. 2 rozporządzenia nr 1177/2010, zatytułowany „Zakres", określa w ust. 1 kategorie pasażerów, do których ma zastosowanie, a w ust. 2 kategorie, do których nie ma zastosowania. Nic nie pozwala uznać, że fakt otrzymania zawczasu informacji o odwołaniu wyklucza pasażera z zakresu stosowania tego rozporządzenia. Taki warunek po prostu nie pojawia się w tym przepisie.

60. Niewątpliwie zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 ma ono zastosowanie do pasażerów podróżujących z wykorzystaniem usług przewozu lub podróżujących rejsem wycieczkowym. Jednakże nie można stąd wnioskować, że rozporządzenie to nie ma zastosowania do pasażerów, którzy nie byli w trakcie tych podróży.

61. Rozporządzenie nr 1177/2010 zawiera bowiem przepisy, których zastosowanie na etapie wcześniejszym niż rzeczywista podróż nie budzi żadnych wątpliwości. Aby poprzeć to twierdzenie przykładem, można wskazać, że art. 4 ust. 2 tego rozporządzenia przewiduje zasadniczo, iż warunki umowne i stawki stosowane przez przewoźników lub sprzedawców biletów są oferowane odbiorcom bez dyskryminacji. Podobnie art. 7 ust. 1 rzeczonego rozporządzenia zakazuje odmowy przyjęcia rezerwacji, wydania lub innego udostępnienia biletu ani przyjęcia danej osoby na pokład ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową jako taką.

[12] Komunikat Komisji, Wytyczne interpretacyjne do [rozporządzenia nr 1371/2007] (Dz.U. 2015, C 220, s. 1), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015XC0704(01).

[13] Irish Ferries powołuje się w tym kontekście na wyroki: z dnia 3 marca 2016 r., Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, pkt 42); z dnia 6 listopada 2018 r., Scuola Elementare Maria Montessori/Komisja, Komisja/Scuola Elementare Maria Montessori i Komisja/Ferracci (od C-622/16 P do C-624/16 P, EU:C:2018:873, pkt 79).

62. Ponadto we wniosku dotyczącym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 [14] (zwanym dalej „wnioskiem dotyczącym rozporządzenia") art. 2 nie odnosił się do pasażerów, do których rozporządzenie to ma zastosowanie. Artykuł ów stanowił, że rozporządzenie to „ma zastosowanie do komercyjnych usług transportu morskiego i wodnego śródlądowego". Przepis ten uzyskał w istocie swoje ostateczne brzmienie w następstwie opinii Parlamentu wydanej w pierwszym czytaniu [15] oraz stanowiska Rady w pierwszym czytaniu [16]. Nic zaś nie pozwala uznać, że instytucje te miały zamiar ograniczyć zakres stosowania rozporządzenia nr 1177/2010 w sposób przedstawiany przez Irish Ferries. Biorąc pod uwagę cel polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów, porównywalnego z poziomem ochrony zapewnianym w przypadku innych środków transportu, który leżał u podstaw wniosku dotyczącego rozporządzenia na początku prac przygotowawczych, a który został wskazany w jego motywie 1, taki zamiar powinien być precyzyjnie wyartykułowany. Ograniczenie zakresu stosowania rozporządzenia nr 1177/2010 oznaczałoby bowiem obniżenie poziomu ochrony pasażerów.

63. Następnie, co się tyczy konkretnie możliwości stosowania przepisów rozdziału III rozporządzenia nr 1177/2010, w szczególności jego art. 18 i 19, uważam, że wbrew temu, co twierdzi Irish Ferries, terminu „przerwanie podróży", który znajduje się w samym tytule tego rozdziału, nie można interpretować w ten sposób, że aby dana sytuacja była objęta tym rozdziałem, część podróży powinna zostać odbyta przed jej przerwaniem. Zgodnie bowiem z wykładnią bronioną przez Irish Ferries zakres stosowania przepisów tego rozdziału określałaby w istocie definicja pojęcia „podróży". Ponieważ pojęcie to nie jest zdefiniowane w tym rozporządzeniu, jego znaczenie należałoby ustalić z możliwie najwyższą precyzją.

64. Ponadto art. 20 rozporządzenia nr 1177/2010, zatytułowany „Zwolnienia", wymienia sytuacje, w których art. 18 i 19 tego rozporządzenia nie mają zastosowania. Wśród tych sytuacji nie znajduje się ani fakt wcześniejszego zawiadomienia o odwołaniu, ani fakt przerwania podróży. Ponadto w doktrynie zauważono, że sytuacje, w których przewoźnik ponosi odpowiedzialność na podstawie tych przepisów bez przerwania podróży, są z praktycznego punktu widzenia częstsze i istotniejsze [17].

65. Prawdą jest, że usługi oferowane pasażerom nieodpłatnie na podstawie art. 17 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 1177/2010 wydają się mieć znaczenie dla pasażera zwłaszcza podczas podróży. Jednakże obowiązek stosowania tego przepisu w sytuacjach takich jak opisana w pytaniu pierwszym jest „złagodzony" przez zawarte w nim uściślenia, zgodnie z którymi usługi te powinny być świadczone w przypadku przekąsek, posiłków lub napojów „odpowiednio do czasu oczekiwania, pod warunkiem że są one dostępne lub mogą być dostarczone przy rozsądnym nakładzie środków", a w odniesieniu do zakwaterowania na pokładzie lub na lądzie – gdy staje się to konieczne.

[14] COM(2008) 816 wersja ostateczna.

[15] Zgodnie z opinią Parlamentu P6_TC1-COD(2008)0246 rozporządzenie miało zastosowanie „do komercyjnego transportu pasażerów podróżujących statkiem pasażerskim drogą morską i wodną śródlądową". Zobacz także poprawka nr 9 w sprawozdaniu w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia [2008/0246(COD)].

[16] Zgodnie ze stanowiskiem Rady (UE) nr 5/2010 (Dz.U. 2010, C 122 E, s. 19) rozporządzenie miało zastosowanie do pasażerów podróżujących z wykorzystaniem usług przewozu pasażerskiego lub rejsem wycieczkowym.

[17] Zobacz podobnie M. Stec, Ochrona pasażera w transporcie morskim i w żegludze śródlądowej w świetle rozporządzenia (UE) nr 1177/2010, w: P. Kostański, P. Podrecki, T. Targosz (red.), *Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple*, Warszawa, Wolters Kluwer 2017, s. 1408.

66. Wreszcie, wystarczy zauważyć, że art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 nie wspominają o obowiązku poinformowania z wyprzedzeniem o odwołaniu jako przesłanki ich niestosowania. Ponadto w trakcie prac przygotowawczych poprawka nr 59 zaproponowana przez Parlament w pierwszym czytaniu, zgodnie z którą przewoźnik morski nie wypłaca odszkodowania, jeśli poinformował pasażera o odwołaniu rejsu do trzech dni przed planowanym wypłynięciem, nie została uwzględniona w rozporządzeniu nr 1177/2010. Okoliczność ta potwierdza tezę, zgodnie z którą prawodawca nie zamierzał ograniczyć zakresu stosowania tego rozporządzenia lub jego art. 18 i 19 w sposób proponowany przez Irish Ferries.

3. W przedmiocie powiązań między rozporządzeniami nr nr 261/2004, 1371/2007, nr 1177/2010 i 181/2011

67. Zgodnie z motywem 1 rozporządzenia nr 1177/2010 ma ono na celu zapewnienie *poziomu ochrony pasażerów, porównywalnego* z poziomem ochrony zapewnianym w przypadku innych środków transportu. De lege ferenda niektóre projekty ustawodawcze dążą do ustanowienia podobnego poziomu ochrony konsumentów w Unii [18]. Jednakże zgodnie z utrwalonym orzecznictwem *sytuacja przedsiębiorców działających w różnych sektorach środków transportu nie jest porównywalna*, ponieważ zważywszy na ich sposób funkcjonowania, warunki ich dostępności oraz rozłożenie ich sieci, te poszczególne środki transportu nie są zamienne pod względem warunków korzystania z nich [19].

68. W związku z powyższym należy wskazać, że na poziomie Unii prawa pasażerów w ruchu kolejowym zostały określone w rozporządzeniu nr 1371/2007. Rozporządzenie to stanowi w szczególności, że nie tracąc prawa do przewozu, pasażer może zażądać od przedsiębiorstwa kolejowego odszkodowania za opóźnienie w przypadku opóźnienia pomiędzy podanym na bilecie miejscem wyjazdu i miejscem docelowym, za które nie otrzymał on zwrotu kosztów biletu zgodnie z art. 16 tego rozporządzenia [20]. Rozporządzenie to nie stanowi, że przedsiębiorstwa kolejowe są zwolnione z obowiązku przyznania odszkodowania, o którym mowa w art. 17 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007, jeżeli opóźnienie spowodowane jest działaniem siły wyższej. W tych okolicznościach może powstać pytanie, czy przesłanki wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika określone w rozporządzeniach nr nr 261/2004, 1177/2010 i 181/2011, dotyczących odpowiednio przewozu pasażerów samolotem, statkiem oraz autobusem i autokarem, mogą mieć zastosowanie per analogiam do transportu kolejowego.

69. W wyroku w sprawie ÖBB-Personenverkehr [21] Trybunał udzielił na to pytanie odpowiedzi przeczącej. Powołując się na orzecznictwo przytoczone przeze mnie w pkt 67 niniejszej opinii, Trybunał uznał, że prawodawca Unii mógł ustanowić reguły przewidujące odmienny poziom ochrony konsumentów w zależności od danego sektora transportu [22].

70. Biorąc pod uwagę te wyjaśnienia wynikające z orzecznictwa, nie można, poprzez dopatrywanie się podobieństw między uregulowaniami dotyczącymi różnych rodzajów transportu, wprowadzać w drodze orzecznictwa rozwiązań prowadzących do harmonizacji, w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu, obowiązków przewoźników w przypadku

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

[19] Zobacz wyroki: z dnia 10 stycznia 2006 r., IATA i ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, pkt 96); z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 56); z dnia 26 września 2013 r., ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, pkt 47).

[20] Zobacz art. 17 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007.

[21] Wyroku z dnia 26 września 2013 r. (C-509/11, EU:C:2013:613, pkt 48).

[22] Zobacz wyrok z dnia 26 września 2013 r., ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, pkt 47).

odwołania lub opóźnienia usługi przewozu pasażerskiego. Należy zatem uszanować wolę prawodawcy Unii, który nie zamierzał wprowadzać takich podobieństw między tymi uregulowaniami.

4. W przedmiocie zasady impossibilium nulla obligatio est

71. Zasada ta oznacza, że prawo nie może nakładać na jednostki obowiązków, których wykonanie jest obiektywnie i bezwzględnie niemożliwe [23], a przepisy prawa Unii należy interpretować w sposób pozwalający uniknąć nałożenia takich obowiązków [24].

72. Jednakże obiektywnej i bezwzględnej niemożliwości nie można utożsamiać z istnieniem trudności w wykonaniu zobowiązań wynikających z prawa Unii. Co więcej, znaczenie, jakie ma cel ochrony konsumentów, włączając pasażerów morskich, może uzasadnić negatywne konsekwencje gospodarcze dla niektórych podmiotów gospodarczych, nawet jeśli są one duże [25]. Ponadto, o ile art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 nakładają na przewoźnika obowiązki, o tyle art. 20 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia pozwala w szczególnych okolicznościach zwolnić tego przewoźnika z rzeczonych obowiązków i gwarantuje, że przewoźnik ów nie znajdzie się w sytuacji porównywalnej z bezwzględną niemożliwością.

73. Z tych samych powodów w celu ustalenia, czy na podstawie prawa krajowego umowy zawarte z pasażerami należy uznać za rozwiązane z powodu niemożliwości wykonania zobowiązania, sąd odsyłający powinien uwzględnić okoliczność, że umowy te, niezależnie od właściwego dla nich prawa, dotyczą zobowiązań wynikających z rozporządzenia nr 1177/2010, które – jak już wyjaśniłem – nie stawia przewoźnika w sytuacji niemożności wykonania ciążących na nim zobowiązań umownych.

74. Podsumowując analizę dotyczącą pytania pierwszego, proponuję odpowiedzieć w ten sposób, że rozporządzenie nr 1177/2010, w szczególności jego art. 18 i 19, ma zastosowanie w sytuacji, gdy usługi przewozu morskiego zostały odwołane z wyprzedzeniem przed planowanym wypłynięciem, ponieważ dostawa statku przeznaczonego do świadczenia rzeczonych usług przewozu uległa opóźnieniu, a statku tego nie można było zastąpić innym.

B. W przedmiocie pojęcia „miejsca docelowego” w art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010

75. W pytaniu trzecim lit. a) sąd odsyłający zwraca się do Trybunału o wyjaśnienie, czy zmiana trasy podróży pasażerów, czy to z wykorzystaniem rejsu lub rejsów alternatywnych na trasie innej niż trasa pierwotna, czy to poprzez most lądowy (drogowy lub kolejowy), stanowi „podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego” w „warunkach porównywalnych” w rozumieniu art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010.

[23] Zobacz analogicznie do orzecznictwa dotyczącego stosowania tej zasady do decyzji Komisji wyrok z dnia 6 listopada 2018 r., Scuola Elementare Maria Montessori/Komisja, Komisja/Scuola Elementare Maria Montessori i Komisja/Ferracci (od C-622/16 P do C-624/16 P, EU:C:2018:873, pkt 82 i przytoczone tam orzecznictwo).

[24] Zobacz podobnie wyrok z dnia 3 marca 2016 r., Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, pkt 42).

[25] Zobacz analogicznie wyrok z dnia 23 października 2012 r., Nelson i in. (C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 81).

76. W pytaniu trzecim lit. b) sąd ten zmierza do ustalenia, czy w przypadku gdy na pierwotnej trasie nie jest dostępny żaden bezpośredni rejs alternatywny, pasażerowie podróżujący zmienioną trasą, w rozumieniu art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010, powinni otrzymać odszkodowanie za ewentualne dodatkowe obciążenia finansowe, które ponoszą, po pierwsze, w celu udania się do alternatywnych portów wejścia na pokład lub zejścia na ląd, a po drugie, opuszczenia tych portów.

77. Pytanie czwarte lit. b) dotyczy również wykładni pojęcia „miejsca docelowego" w świetle prawa do odszkodowania przewidzianego w art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010.

78. Aby odpowiedzieć na te pytania, konieczne jest dokonanie wykładni pojęcia „miejsca docelowego" zawartego w przepisach tego rozporządzenia [26]. Proponuję zatem rozpatrzyć te pytania łącznie.

1. W przedmiocie pojęcia „miejsca docelowego"

79. Pojęcie „miejsca docelowego" zapisane w art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 odnosi się do miejsca docelowego *określonego w umowie przewozu*. W systemie tego rozporządzenia pojęcie to odpowiada zatem zawsze miejscu docelowemu uzgodnionemu przez strony. Ponieważ „bilet" w rozumieniu art. 3 lit. n) rzeczonego rozporządzenia stanowi w istocie dowód istnienia umowy przewozu, miejsce docelowe, jako istotny element tej umowy, powinno co do zasady również być zapisane na bilecie.

80. Ponadto w systematyce rozporządzenia nr 1177/2010 pojęcie „miejsca docelowego" jest używane na określenie miejsca, do którego pasażer powinien zostać przewieziony (i kiedy, w oparciu o godzinę przybycia) w rezultacie przewozu w ramach usług przewozu pasażerskiego, aby można było uznać, że usługa ta została rzeczywiście i prawidłowo wykonana. Po pierwsze bowiem, w wyniku zawarcia umowy przewozu pasażer nabywa prawo do przewozu do miejsca docelowego [27], a w przypadku odwołania lub opóźnienia wypłynięcia, o którym mowa w art. 18 tego rozporządzenia, pasażer ma prawo do podróży zmienioną trasą do rzeczonego miejsca docelowego. Po drugie, jeżeli przybycie pasażera do miejsca docelowego ulegnie opóźnieniu, przewoźnik jest co do zasady zobowiązany na podstawie art. 19 rzeczonego rozporządzenia do wypłaty odszkodowania.

81. Pojęcie „miejsca docelowego" odgrywa zatem istotną rolę w kwestii odpowiedzialności przewoźnika za wykonanie usługi przewozu pasażerskiego. W grę musi zatem wchodzić miejsce docelowe określone w sposób dokładny i „identyfikowalny" dla przewoźnika, ponieważ na podstawie danego miejsca docelowego powinien on być w stanie określić czas trwania podróży i godzinę przybycia. Ponadto, biorąc pod uwagę fakt, że przesłanki powstania odpowiedzialności przewoźnika na podstawie art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 są co do zasady ustalone dla wszystkich pasażerów w ramach danej usługi przewozu pasażerskiego, jest mało prawdopodobne, by miejsce docelowe można było ustalać w umowach przewozu w sposób zindywidualizowany. Należy zatem uznać, że pojęcie „miejsca docelowego" odpowiada zasadniczo portowi zejścia na ląd podanemu w umowie przewozu na pierwotny rejs.

[26] Zobacz moja analiza dotycząca pytania drugiego i pytania czwartego lit. a).

[27] Artykuł 19 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 przewiduje, że w przypadku opóźnienia przybycia pasażer może żądać odszkodowania, *nie tracąc prawa do przewozu*.

82. Stwierdzenia tego nie podważa argument Irish Ferries, zgodnie z którym rozporządzenie nr 1177/2010 posługuje się pojęciem „portu, w którym pasażerowie schodzą na ląd", i że w związku z tym pojęcie „miejsca docelowego" nie może mieć tego samego znaczenia co pierwsze z tych pojęć. Pojęcie „portu, w którym pasażerowie schodzą na ląd", jest bowiem użyte wyłącznie w art. 2 tego rozporządzenia w celu określenia zakresu jego stosowania. Okoliczność, że przepis ten nie posługuje się pojęciem „miejsca docelowego", wynika z ustanowionej w nim konwencji terminologicznej: zgodnie z art. 2 rozporządzenia nr 1177/2010 ma ono zastosowanie do usług przewozu pasażerów, *w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzą na pokład, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego*, a w odniesieniu do usług pochodzących z państwa trzeciego, na zasadzie lustrzanego odbicia tego uregulowania, *w przypadku gdy port, w którym schodzą na ląd, jest położony na terytorium państwa członkowskiego*.

2. W przedmiocie podróży zmienioną trasą do miejsca docelowego

83. Chociaż art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010 przewiduje, że w przypadku odwołania lub opóźnienia wypłynięcia pasażerowi oferuje się, między innymi, podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego, określonego w umowie przewozu, bez żadnych dodatkowych opłat, w porównywalnych warunkach i w najwcześniejszym możliwym terminie, może się zdarzyć, że w wyniku przewozu drogą morską pasażer nie dotrze do portu zejścia na ląd wskazanego w umowie przewozu na pierwotny rejs.

84. Biorąc bowiem pod uwagę ograniczoną liczbę dostępnych usług przewozu pasażerskiego i portów, które mogą przyjmować statki pasażerskie, nie można wymagać, aby pasażerom zawsze oferowano przewóz na trasie identycznej z pierwotnie uzgodnioną. Jak wskazuje Irish Ferries, możliwe jest, że nie istnieje żadna usługa alternatywna pozwalająca przewieźć tych pasażerów na tej samej trasie lub w tym samym dniu. Nałożenie takiego wymogu oznaczałoby zatem wydłużenie „najwcześniejszego możliwego terminu", w którym należy zrealizować podróż zmienioną trasą. Z analogicznych względów w ramach rozporządzenia nr 261/2004 przewoźnik może zaoferować lot alternatywny do portu lotniczego innego niż ten pierwotnie przewidziany [28], mimo że w tym rozporządzeniu pojęcie „miejsca docelowego" zostało zdefiniowane w sposób ścisły. Dotyczy to również usług przewozu pasażerów drogą morską i drogą wodną śródlądową, z których w praktyce nie korzysta się często w celu pozostania w porcie zejścia na ląd po przybyciu do niego.

85. Jednakże przy okazji zmiany trasy przewoźnik powinien zapewnić przewóz do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu na pierwotny rejs lub ponieść koszty transferu [29]. Artykuł 18 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 stanowi bowiem, że pasażer ma prawo do podróży zmienioną trasą do miejsca docelowego, a jak wskazałem w pkt 81 niniejszej opinii, pojęcie „miejsca docelowego" odpowiada zasadniczo portowi zejścia na ląd, podanemu w umowie przewozu na pierwotny rejs.

86. Jeśli w ramach alternatywnej usługi przewozu pasażerskiego przewoźnik nie ma obowiązku przewiezienia pasażerów drogą morską do portu zejścia na ląd wskazanego w umowie przewozu na pierwotny rejs, to trasa, którą pokonuje alternatywny środek transportu, nie musi być, a fortiori, taka sama jak wskazana w umowie przewozu na pierwotny rejs.

[28] Zgodnie z art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, „[j]eżeli w przypadku gdy miasto lub region jest obsługiwane przez kilka lotnisk, obsługujący przewoźnik lotniczy oferuje pasażerowi lot na inne lotnisko niż to, do którego została zrobiona rezerwacja, obsługujący przewoźnik lotniczy ponosi koszt transportu pasażera z tego innego lotniska na lotnisko, do którego została zrobiona rezerwacja, lub na inne pobliskie miejsce uzgodnione z pasażerem".

[29] Zobacz pkt 91–94 niniejszej opinii.

87. Jednakże podróż zmienioną trasą musi zawsze odbywać się w „porównywalnych warunkach” w rozumieniu art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010. W tym kontekście sąd odsyłający zastanawia się zatem, czy rejs alternatywny po innej trasie może obejmować korzystanie z innych środków transportu, takich jak transport drogowy lub kolejowy przez most lądowy.

88. Rozporządzenie nr 1177/2010 nie definiuje pojęcia „porównywalnych warunków”, a jedynie wskazuje w motywie 13, że pasażer powinien podróżować zmienioną trasą „na zadowalających warunkach”. Warunki usługi przewozu pasażerskiego zostały określone w umowie przewozu, a zatem kwestię tego, czy warunki usługi alternatywnej są „porównywalne”, należy oceniać w świetle tej umowy. Wyrażenie „porównywalne warunki” dotyczy zatem istotnych elementów umowy, takich jak łączny czas trwania podróży, czas przybycia, liczba dodatkowych połączeń i klasa biletów. Oczywiście, biorąc pod uwagę cel polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów, zmiana trasy nie może być niekorzystna dla pasażera i w związku z tym ustalając, czy warunki te są „zadowalające” w stosunku do warunków ustalonych w umowie przewozu, należy przyjąć perspektywę danego pasażera. Odniesienie do warunków umownych pozwala jednak zapewnić, że nie pominie się interesu przewoźnika.

89. Chociaż w prawie Unii nie istnieją de lege lata ramy prawne dotyczące bezpośrednio ochrony praw pasażerów w transporcie multimodalnym [30], nie oznacza to, że transport multimodalny nie stanowi rozwiązania akceptowalnego w ramach ustanowionego w prawie Unii systemu ochrony pasażerów. Jest to w rzeczywistości rozwiązanie często stosowane przez pasażerów. Może się też zdarzyć, że w niektórych przypadkach rozwiązanie to będzie jedyną dostępną w najwcześniejszym możliwym terminie usługą alternatywną.

90. Zmiana trasy podróży, czy to z wykorzystaniem rejsu lub rejsów alternatywnych na trasie innej niż trasa rejsu pierwotnego, czy to poprzez most lądowy (drogowy lub kolejowy), może zatem stanowić „podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego” w „warunkach porównywalnych” w rozumieniu art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010, jeżeli inne warunki tego rejsu [31] są porównywalne z warunkami ustalonymi w umowie przewozu dla pierwotnego rejsu.

3. W przedmiocie kosztów dodatkowych ponoszonych przez pasażera podróżującego zmienioną trasą

91. Należy teraz zbadać, czy przewoźnik powinien zwrócić pasażerowi podróżującemu zmienioną trasą, po pierwsze, dodatkowe koszty poniesione przez niego w celu udania się do alternatywnych portów wejścia na pokład i zejścia na ląd, a po drugie, koszty, które ponosi on przy opuszczaniu tych portów.

92. Artykuł 18 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 1177/2010 przewiduje, że w przypadku odwołania usługi przewozu pasażerowi oferuje się możliwość wyboru między zwrotem ceny biletu a podróżą zmienioną trasą do miejsca docelowego „bez dodatkowych dopłat”.

93. Jak już zauważyłem w pkt 88 niniejszej opinii, podróż zmienioną trasą nie powinna być niekorzystna dla pasażera. Podróż zmienioną trasą nie oznacza również postawienia pasażera w sytuacji, która jest w sposób nadmierny bardziej korzystna niż przewidziana w umowie przewozu, którą podpisał.

[30] Zobacz B. Erceg, A. Vasilj, op.cit., s. 230.

[31] Zobacz w tym względzie pkt 88 niniejszej opinii.

94. W tym kontekście nie można zapominać, że w przypadku nieprzerywanych usług przewozu pasażerskiego pasażer zawsze musi udać się do właściwych portów, a koszty poniesione w tych okolicznościach nie są mu zwracane. Biorąc pod uwagę rozważania przedstawione w poprzednim punkcie, zawarte w art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010 sformułowanie „bez dodatkowych opłat" należy interpretować w ten sposób, że pasażerowi zwracane są koszty poniesione w wyniku zmiany trasy, które są wyższe niż koszty, które pasażer musiałby ponieść, podróżując nieprzerwaną usługą przewozu pasażerskiego.

95. Podsumowując analizę dotyczącą pytania trzeciego lit. a) i b) oraz pytania czwartego lit. b), jestem zdania, że:

– pojęcie „miejsca docelowego" w rozumieniu art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 odpowiada zasadniczo portowi zejścia na ląd, określonemu w umowie przewozu na pierwotny rejs;

– zmiana trasy podróży, czy to z wykorzystaniem rejsu lub rejsów alternatywnych na trasie innej niż trasa rejsu pierwotnego, czy to poprzez most lądowy (drogowy lub kolejowy), może stanowić „podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego" w „warunkach porównywalnych" w rozumieniu art. 18 tego rozporządzenia, jeżeli inne warunki tego rejsu alternatywnego są porównywalne z warunkami ustalonymi w umowie przewozu dla pierwotnego rejsu;

– art. 18 ust. 1 lit. a) rzeczonego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że zmiana trasy powinna nastąpić bez dodatkowych opłat, w związku z czym przewoźnik powinien zwrócić koszty poniesione przez pasażerów w celu stawienia się w alternatywnych portach wejścia na pokład i zejścia na ląd, a także koszty poniesione przy opuszczaniu tych portów, w zakresie, w jakim koszty te są spowodowane zmianą trasy i są wyższe niż koszty, jakie pasażerowie ponieśliby, podróżując nieprzerwaną usługą przewozu pasażerów.

C. W przedmiocie odszkodowania z art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 w odniesieniu do wyboru, z jakiego korzysta pasażer na mocy art. 18 tego rozporządzenia

96. Poprzez pytanie drugie, pytanie czwarte lit. a) i pytanie piąte lit. a) sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy w przypadku, gdy usługę przewozu pasażerskiego odwołano co najmniej siedem tygodni przed planowanym wypłynięciem, a pasażer otrzymał zwrot kosztów lub podróżował zmienioną trasą, albo też wybrał rejs późniejszy, pasażer ów może domagać się na podstawie art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 odszkodowania za opóźnienie w przybyciu względem czasu przybycia ustalonego dla pierwotnego rejsu.

1. Omówienie pytań

97. Pytaniem czwartym lit. a) sąd odsyłający objął dwa pytania szczegółowe. Pierwsze pytanie szczegółowe dotyczy kwestii, czy art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 ma zastosowanie, gdy usługa przewozu pasażerskiego została odwołana co najmniej siedem tygodni przed planowanym wypłynięciem. Drugie pytanie szczegółowe, które zadano tylko na wypadek udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze, dotyczy kwestii, czy pasażer, który w następstwie takiego odwołania otrzymał zwrot kosztów lub podróżował zmienioną trasą, albo też wybrał rejs późniejszy, zgodnie z art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010, może dochodzić odszkodowania na podstawie art. 19 tego rozporządzenia.

98. Poprzez pytanie piąte lit. a) sąd odsyłający zmierza do ustalenia, jak należy oceniać długość opóźnienia w rozumieniu art. 19 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 w okolicznościach odpowiadających pytaniu czwartemu lit. a), a mianowicie w sytuacji, w której podróż została odwołana co najmniej siedem tygodni przed planowanym wypłynięciem, a pasażer został przewieziony zmienioną trasą lub otrzymał zwrot kosztów, względnie wybrał rejs późniejszy.

99. Pytanie drugie w istocie również dotyczy kwestii, czy decyzja pasażera o wyborze podróży zmienioną trasą na podstawie art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010 prowadzi do zawarcia nowej umowy przewozu, w związku z czym prawo do odszkodowania przewidziane w art. 19 tego rozporządzenia należy oceniać nie w świetle czasu przybycia ustalonego dla pierwotnego rejsu, lecz w świetle czasu przybycia określonego w „nowej" umowie przewozu.

100. Ponieważ pytania te dotyczą kumulatywnego stosowania art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 w identycznych okolicznościach, proponuję, aby przeanalizować je w sposób łączny.

2. W przedmiocie kumulatywnego stosowania art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010

101. W pierwszej kolejności należy zauważyć, że – jak wynika z mojej analizy pytania pierwszego – okoliczność, iż usługa przewozu pasażerskiego została odwołana z wyprzedzeniem, przed planowanym wypłynięciem, nie wyklucza stosowania art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 [32].

102. W drugiej kolejności, aby odpowiedzieć na pytanie drugie i pytanie czwarte lit. a) należy ustalić, czy art. 18 i 19 tego rozporządzenia mogą być stosowane kumulatywnie, tak że pasażer, który skorzystał z tego pierwszego przepisu, może nadal dochodzić odszkodowania na podstawie tego drugiego przepisu.

103. Aby umiejscowić to zagadnienie w szerszym kontekście, należy zauważyć, że artykuły 16–18 rozporządzenia nr 1177/2010 z jednej strony oraz jego art. 19 z drugiej strony dotyczą odpowiednio przypadków opóźnionego wypłynięcia i przypadków opóźnionego przybycia. Doktryna wskazuje, że prawodawca Unii dokonał tego rozróżnienia ze względu na fakt, że w transporcie morskim, w przeciwieństwie do innych środków transportu, opóźnienie w wypłynięciu można podczas podróży nadrobić, tak że pasażer może dotrzeć do miejsca docelowego bez opóźnienia, o czasie ustalonym w umowie przewozu [33].

104. W związku z tym można się zastanawiać, czy zawsze, gdy usługę przewozu pasażerskiego odwołano, występuje opóźnienie w przybyciu, dające pasażerowi prawo do odszkodowania na podstawie art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010.

105. Treść motywu 14 rozporządzenia nr 1177/2010 wskazuje, że na to pytanie należy odpowiedzieć twierdząco. W motywie tym stwierdza się, że „[*w*] *razie odwołania* lub opóźnienia usługi przewozu pasażerskiego przewoźnicy powinni wypłacać pasażerom odszkodowanie stanowiące pewien odsetek ceny biletu" [34]. Pierwotny wniosek dotyczący rozporządzenia wyjaśniał w tym duchu, w jednym z przepisów, że pasażer, którego przybycie opóźniło się *z powodu odwołania* lub opóźnienia wypłynięcia, mógł żądać z tego tytułu odszkodowania. Tymczasem

[32] Zobacz pkt 63–66 niniejszej opinii.

[33] Zobacz podobnie M. Stec, op.cit., s. 1409.

[34] Wyróżnienie własne.

w następstwie opinii Parlamentu w pierwszym czytaniu [35] postanowiono zgodnie z tą opinią nie precyzować potencjalnych powodów opóźnienia, które jednak pozostały zapisane w motywie 14 rozporządzenia nr 1177/2010.

106. Ponadto zgodnie z art. 20 ust. 2 i 4 rozporządzenia nr 1177/2010 art. 19 nie ma zastosowania, odpowiednio, „jeżeli pasażer został poinformowany o *odwołaniu* lub opóźnieniu przed zakupem biletu lub jeżeli odwołanie lub opóźnienie wynikły z winy pasażera" oraz „gdy przewoźnik udowodni, że *odwołanie* lub opóźnienie są spowodowane warunkami pogodowymi" [36]. W systemie rozporządzenia nr 1177/2010 odwołanie usługi transportu pasażerskiego samo w sobie nie prowadzi do utraty prawa do przewozu, ale powoduje konieczność wyboru między zwrotem kosztów lub podróżą zmienioną trasą, która może zakończyć się przybyciem do miejsca docelowego bez opóźnienia. Ponieważ w przypadku odwołania rejsu pasażer zachowuje prawo do przewozu, zawsze może powołać się na art. 19 tego rozporządzenia.

107. W trzeciej kolejności powstaje pytanie, czy sięgnięcie po art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010 (i skorzystanie ze zwrotu kosztów, zmiany trasy lub wyboru późniejszego rejsu) ma wpływ na możliwość zastosowania art. 19 tego rozporządzenia.

108. W tym kontekście art. 19 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 stanowi, że pasażer może żądać odszkodowania w przypadku opóźnienia przybycia *bez utraty prawa do przewozu*. Pasażer zachowuje bowiem prawo do przewozu, za które zapłacił. Chociaż odwołanie usługi przewozu pasażerskiego nie powoduje utraty tego prawa [37], to inaczej jest w przypadku, gdy w wyniku odwołania pasażer wniósł o całkowity zwrot kosztów biletu i otrzymał go na podstawie art. 18 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia. W takiej sytuacji pasażer traci prawo do przewozu, w związku z czym art. 18 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia przewiduje, że zwrot ceny biletu łączy się „w stosownych przypadkach, [z] nieodpłatną powrotną usługą transportową do punktu rozpoczęcia podróży, określonego w umowie transportowej, w najwcześniejszym możliwym terminie".

109. Natomiast w przypadku gdy pasażer wybrał nie zwrot, lecz podróż zmienioną trasą lub rejs w późniejszym terminie, zachowuje prawo do przewozu, za które zapłacił, a w konsekwencji może dochodzić odszkodowania na podstawie art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010.

110. Pozostaje teraz ustalić, czy w sytuacji gdy pasażerowi zmieniono trasę lub wybrał on rejs w późniejszym terminie, odszkodowanie przewidziane w art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 należy ustalić w odniesieniu do czasu przybycia ustalonego dla pierwotnego rejsu.

3. W przedmiocie obliczenia wielkości opóźnienia

111. Zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 odszkodowanie jest należne, jeżeli okres opóźnienia przekracza progi określone w tym przepisie w zależności od czasu trwania podróży. Przepis ten dotyczy prawa do odszkodowania przysługującego pasażerom w przypadku opóźnionego *przybycia do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu*. Tym samym kwestię tego, czy opóźnienie przekracza te progi, należy oceniać w odniesieniu do czasu przybycia i czasu trwania podróży określonych w tej umowie, w której określono miejsce docelowe.

[35] Zobacz poprawka nr 57 w sprawozdaniu w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia [COM(2008) 0817 wersja ostateczna, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)].

[36] Wyróżnienie własne.

[37] Zobacz pkt 106 niniejszej opinii.

112. To samo dotyczy praw pasażerów, którym zmieniono trasę lub którzy wybrali rejs w późniejszym terminie.

113. W istocie bowiem, w ramach podróży zmienioną trasą w przypadku opóźnienia lub odwołania wypłynięcia, art. 18 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 1177/2010 również odnosi się do *miejsca docelowego określonego w umowie przewozu*, przy czym uściśla, że podróż zmienioną trasą powinna odbywać się w *warunkach porównywalnych*. W tym względzie oczywiste jest, że „miejsce docelowe" to miejsce ustalone przy zawieraniu umowy, w której uzgodniono warunki przewozu, a podróż zmienioną trasą odbywa się w warunkach porównywalnych z pierwotnie ustalonymi warunkami.

114. Biorąc pod uwagę fakt, że art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 mogą być stosowane kumulatywnie i posługują się tym samym sformułowaniem „miejsca docelowego", należy uznać, że owo sformułowanie ma w obu tych przepisach to samo znaczenie. Istnienie prawa do odszkodowania na podstawie art. 19 tego rozporządzenia należy zatem ustalić w świetle warunków uzgodnionych przez strony umowy przewozu w odniesieniu do pierwotnego rejsu.

115. W konsekwencji opóźnienie odpowiada różnicy między przewidzianym umownie czasem przybycia a rzeczywistym czasem przybycia do miejsca docelowego.

116. Jeżeli w następstwie alternatywnej usługi przewozu pasażerów pasażer nie dotarł zmienioną trasą do pierwotnie uzgodnionego miejsca docelowego, należy co do zasady, jak proponuje NTA, na żądanie tego pasażera obliczyć opóźnienie w stosunku do czasu, w którym pasażer przybyłby do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu, gdyby podróż zmienioną trasą była kontynuowana z alternatywnego portu zejścia na ląd do tegoż miejsca docelowego.

117. Natomiast, jak wynika z pkt 108 niniejszej opinii, gdy pasażer otrzymał całkowity zwrot kosztów biletu zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 1177/2010, kwestia odszkodowania na podstawie art. 19 tego rozporządzenia nie powstaje.

118. Wbrew temu, co wydaje się twierdzić Irish Ferries, powyższych rozważań nie może podważyć okoliczność, że zmiana trasy lub rejs w późniejszym terminie wynika z wyboru pasażera. W momencie zawierania pierwotnej umowy przewozu pasażer ten wybrał już miejsce docelowe, czas przybycia oraz czas trwania podróży. Fakt, że usługa przewozu pasażerskiego nie została wykonana zgodnie z tymi warunkami, wynika z okoliczności faktycznych, za które odpowiedzialność ponosi przewoźnik. Uznanie, że późniejszy wybór narzucony pasażerowi ze względu na te okoliczności pozbawia go prawa do odszkodowania, oznaczałoby przyznanie przewoźnikowi prawa do zwolnienia się z obowiązków ciążących na nim na mocy art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 poprzez zmianę trasy do miejsca docelowego [38]. W przeciwieństwie do sytuacji całkowitego zwrotu kosztów biletu, nic w tekście tego rozporządzenia nie pozwala na

[38] Tytułem uzupełnienia, pasażer, który wybrał podróż zmienioną trasą, również może przybyć trasą alternatywną do miejsca docelowego z opóźnieniem. W takim przypadku należałoby ustalić, czy art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 ma zastosowanie również do tego opóźnienia. Zobacz analogicznie wyrok z dnia 12 marca 2020 r., Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), w którym Trybunał orzekł, że pasażer linii lotniczych, który otrzymał odszkodowanie z tytułu odwołania lotu i który zaakceptował zaproponowany mu lot alternatywny, może domagać się przyznania odszkodowania z tytułu opóźnienia lotu alternatywnego. Prawdą jest, że art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 nie pozostawia żadnych wątpliwości co do tego, że odszkodowanie jest należne również w sytuacji, gdy pasażerowi zaoferowano zmianę planu podróży do miejsca docelowego lotem alternatywnym. Z mojej analizy wynika, że tak samo jest na gruncie rozporządzenia nr 1177/2010. Chociaż Irish Ferries odnosi się do takiej sytuacji, to jednak nie jest ona objęta pytaniami prejudycjalnymi.

przyjęcie takiego rozwiązania w sytuacji podróży zmienioną trasą [39]. Ponadto sytuacje, w których przepis ten nie ma zastosowania, są wymienione w art. 20 tego rozporządzenia i nie ma w nim mowy o przypadku, w którym pasażerowi zaoferowano podróż zmienioną trasą.

119. W konsekwencji proponuję odpowiedzieć na pytanie drugie, na pytanie czwarte lit. a) i na pytanie piąte lit. a), że art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że jeżeli usługa przewozu pasażerskiego została odwołana z wyprzedzeniem, przed planowanym wypłynięciem, a pasażer wybrał podróż zmienioną trasą lub rejs w terminie późniejszym, pasażer ten może żądać odszkodowania na podstawie art. 19 tego rozporządzenia z uwagi na opóźnienie w przybyciu do miejsca docelowego, określonego w umowie przewozu dotyczącej rejsu pierwotnego. Jeżeli pasażer żąda takiego odszkodowania, opóźnienie odpowiada różnicy między przewidzianym umownie czasem przybycia a czasem, w którym pasażer przybyłby do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu, gdyby podróż zmienioną trasą była kontynuowana z alternatywnego portu zejścia na ląd do tegoż miejsca docelowego. Natomiast nie może domagać się odszkodowania pasażer, który wybrał i otrzymał całkowity zwrot kosztów biletu.

D. W przedmiocie pojęcia „ceny biletu" w rozumieniu art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010

120. Poprzez pytanie piąte lit. b) sąd odsyłający zmierza do ustalenia składników „ceny biletu" w rozumieniu art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010. W tym kontekście sąd ten zastanawia się, czy cena biletu obejmuje koszty związane z dodatkowymi świadczeniami opcjonalnymi wybranymi przez pasażera, takimi jak rezerwacja kabiny lub klatki dla psów, czy też dostęp do premium lounge.

121. Chociaż pojęcie „ceny biletu" zostało użyte w art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010, rozporządzenie to nie zawiera definicji owego pojęcia.

122. W trakcie prac przygotowawczych nad rozporządzeniem nr 1177/2010 Parlament zaproponował wprowadzenie definicji pojęcia „ceny biletu", która służyłaby za „podstawę każdego odszkodowania". Zgodnie z tą propozycją chodziłoby o „cenę zapłaconą za transport i zakwaterowanie na pokładzie. Nie obejmuje ona kosztów posiłków, innych usług i wszelkich zakupów na pokładzie" [40]. Rzeczona propozycja nie została zaakceptowana przez Radę. Natomiast Rada określiła szczegółowy sposób obliczania kwot należnych pasażerowi zgodnie z art. 18 i 19 tego rozporządzenia.

123. Z art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 wynika, że cena biletu stanowi podstawę do obliczenia odszkodowania w przypadku opóźnienia w przybyciu. Odszkodowanie to odpowiada odsetkowi (co najmniej 25% lub 50%) ceny biletu, a oblicza się je, zgodnie z art. 19 ust. 3 tego rozporządzenia, w stosunku do ceny, jaką pasażer *faktycznie zapłacił za opóźnioną usługę przewozu pasażerskiego*.

124. Wnioskuję z tego, że cena biletu w rozumieniu art. 19 ust. 3 rozporządzenia nr 1177/2010 odpowiada łącznej kwocie zapłaconej przez pasażera w zamian za usługę przewozu pasażerskiego. Odszkodowanie, o którym mowa w tym przepisie, oblicza się na podstawie tej ceny, a jego celem jest zrekompensowanie kwoty zapłaconej za usługę przewozu pasażerskiego,

[39] Zobacz pkt 108 niniejszej opinii.

[40] Zobacz poprawka nr 22 w sprawozdaniu w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia [COM(2008) 817 wersja ostateczna, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)].

która nie została wykonana zgodnie z umową przewozu [41]. Na gruncie tej umowy nieprawidłowe wykonanie usługi przez przewoźnika dotyczy nie tylko zmiany miejsca docelowego, ale również warunków przewozu, za które pasażer zapłacił. Warunki te dotyczą, między innymi, wyboru kabiny, klatki dla psów lub klasy biletu. Natomiast cena biletu nie powinna obejmować kwot zapłaconych za usługi zewnętrzne w stosunku do usługi przewozu pasażerów, takich jak prowizje biur podróży.

125. Jak bowiem zauważa Komisja, w odróżnieniu od rozporządzenia nr 261/2004 rozporządzenie nr 1177/2010 nie przewiduje zryczałtowanego odszkodowania dla każdego pasażera, ponieważ jego wysokość zależy od ceny biletu kupionego przez pasażera. W tych okolicznościach nieuwzględnienie rodzaju biletu i elementów takich jak klasa (pierwsza lub druga), czy też standard zakwaterowania na pokładzie, byłoby niezgodne z decyzją prawodawcy Unii o niewprowadzeniu takiego odszkodowania zryczałtowanego.

126. Ponadto proponowana przeze mnie wykładnia art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 pozwala pasażerowi na łatwe określenie wysokości odszkodowania, do którego ma prawo w przypadku odwołania. Zgodnie z tym podejściem z zakresu pojęcia „ceny biletu" w rozumieniu tego przepisu można wyłączyć część ceny biletu odpowiadającą kwotom zapłaconym za usługi niezależne od usługi przewozu pasażerów, pod warunkiem że tę część ceny biletu można łatwo określić i „oddzielić" od kwoty zapłaconej za usługę przewozu pasażerskiego.

127. Biorąc pod uwagę powyższe rozważania, jestem zdania, że na pytanie piąte lit. b) należy odpowiedzieć, że art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, iż cena biletu obejmuje koszty związane z dodatkowymi świadczeniami opcjonalnymi wybranymi przez pasażera, takimi jak rezerwacja kabiny lub klatki dla psów, czy też dostęp do premium lounge.

E. W przedmiocie wykładni art. 20 ust. 4 rozporządzenia nr 1177/2010

1. Uwagi wstępne w przedmiocie pytania szóstego

128. Poprzez pytanie szóste sąd odsyłający zwraca się do Trybunału o wyjaśnienie, czy 200-dniowe opóźnienie w dostawie statku pasażerskiego, które doprowadziło do odwołania wszystkich rejsów przewidzianych w ramach nowego połączenia morskiego, można uznać za nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 20 ust. 4 rozporządzenia nr 1177/2010 i czy takie opóźnienie zwalnia przewoźnika z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania.

129. Z art. 20 ust. 4 rozporządzenia nr 1177/2010 wynika, że przewoźnik nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania pasażerom na podstawie art. 19 tego rozporządzenia, jeżeli udowodni, że odwołanie lub opóźnienie zostało spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami utrudniającymi wykonanie usługi przewozu pasażerskiego, których nie można było uniknąć nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków.

[41] Zobacz analogicznie, jeśli chodzi o odszkodowanie przewidziane w art. 17 rozporządzenia nr 1371/2007, sformułowanym w sposób analogiczny do art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010, wyrok z dnia 26 września 2013 r., ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, pkt 38), w którym Trybunał wskazał, że odszkodowanie, „jako że oblicza się je na podstawie ceny biletu, ma kompensować cenę zapłaconą przez pasażera w zamian za usługę, która nie została ostatecznie wykonana zgodnie z umową przewozu".

130. Sąd odsyłający, opisując okoliczności, które zamierza zbadać w świetle art. 20 ust. 4 rozporządzenia nr 1177/2010, odsyła jedynie do „okoliczności i rozważań wskazanych w pytaniu pierwszym". Z łącznej lektury pytań pierwszego i szóstego wynika, że zdaniem tego sądu powodem niemożności wykonania rozpatrywanej usługi przewozu pasażerskiego jest, w istocie, opóźnienie w dostawie.

131. Pytanie pierwsze wskazuje też na inne okoliczności, przy czym niektórych z nich – w szczególności faktu, że nie można było uzyskać żadnego odpowiedniego statku alternatywnego, że nie istniały podobne usługi alternatywne i że spóźniona dostawa miała wpływ na sytuację ponad 20 000 pasażerów – nie należy uznać za „nadzwyczajne okoliczności", lecz raczej, moim zdaniem, za „racjonalne środki" w rozumieniu art. 20 ust. 4 rozporządzenia nr 1177/2010.

2. W przedmiocie kryteriów określenia „nadzwyczajnych okoliczności"

132. Artykuł 19 rozporządzenia nr 1177/2010, podobnie jak analogiczne przepisy rozporządzenia nr 261/2004, ustanawia zasadę prawa pasażerów do odszkodowania, natomiast art. 20 ust. 4 tego rozporządzenia określa sytuacje, w których przewoźnik morski nie jest zobowiązany do wypłaty tego odszkodowania. Ten ostatni przepis należy zatem postrzegać jako odstępstwo od zasady ustanowionej w art. 19 tego rozporządzenia i nie należy go interpretować rozszerzająco [42].

133. Ponadto motyw 17 rozporządzenia nr 1177/2010 zawiera wykaz zdarzeń, które mogą należeć do zakresu pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności" [43]. Wykaz ten („między innymi") nie jest wyczerpujący. W każdym razie zdarzenia te nie wpisują się w niezakłócone wykonywanie transportu morskiego i znajdują się poza kontrolą przewoźnika.

134. W tym duchu motyw 19 rozporządzenia nr 1177/2010 odwołuje się do orzecznictwa, zgodnie z którym do zakresu pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności" mogą należeć wyłącznie zdarzenia, które, po pierwsze, nie wpisują się w ramy normalnego prowadzenia działalności przewoźnika, którego dotyczy sprawa, a po drugie, znajdują się poza jego skuteczną kontrolą. Te dwa kryteria zostały określone przez Trybunał w orzecznictwie dotyczącym rozporządzenia nr 261/2004. Motyw 19 rozporządzenia nr 1177/2010 wyraża zatem wolę prawodawcy Unii zastosowania do pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010 wykładni przyjętej przez Trybunał w orzecznictwie dotyczącym rozporządzenia nr 261/2004 [44].

135. Wreszcie, z orzecznictwa tego wynika, że obydwa kryteria są kumulatywne [45], a określa się je w świetle charakteru lub źródła zdarzenia, które uniemożliwiło świadczenie usługi przewozu pasażerskiego [46]. Z orzecznictwa tego można również wywnioskować, że te dwa kryteria są

[42] Zobacz podobnie wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 20).

[43] Zgodnie z tym motywem „[n]adzwyczajne okoliczności powinny obejmować między innymi klęski żywiołowe, takie jak pożary i trzęsienia ziemi, ataki terrorystyczne, wojny i wojskowe lub cywilne konflikty zbrojne, powstania, wojskową lub bezprawną konfiskatę, spory pracownicze, wysadzanie na ląd wszelkich osób chorych, rannych lub zmarłych, operacje poszukiwawcze i ratownicze na morzu lub śródlądowych drogach wodnych, działania niezbędne, aby chronić środowisko, decyzje podjęte przez organy zarządzające ruchem lub władze portowe lub decyzje podjęte przez właściwe organy w zakresie ładu i bezpieczeństwa publicznego, a także w odpowiedzi na pilne potrzeby transportowe".

[44] Pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności" używa się do określenia okoliczności, w których przewoźnik jest zwolniony z obowiązku wypłaty odszkodowania, które zgodnie z rozporządzeniem nr 261/2004 jest należne w przypadku *odwołania lub opóźnienia odlotu*, a zgodnie z rozporządzeniem nr 1177/2010 w przypadku *opóźnienia w przybyciu*. Jestem zdania, że różnica ta nie stoi na przeszkodzie temu, aby kryteria określania „nadzwyczajnych okoliczności" wypracowane przez Trybunał w kontekście rozporządzenia nr 261/2004 można było stosować odpowiednio do kryteriów ustanowionych w rozporządzeniu nr 1177/2010.

[45] Zobacz ostatnio wyrok z dnia 11 czerwca 2020 r., Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, pkt 37).

[46] Zobacz ostatnio wyrok z dnia 11 czerwca 2020 r., Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, pkt 37).

jedynymi, które pozwalają stwierdzić wystąpienie nadzwyczajnych okoliczności. Ani bowiem częstotliwość [47], ani nieoczekiwany charakter [48] wydarzenia nie decydują o tym, czy stanowi ono nadzwyczajną okoliczność.

136. Mając na uwadze przedstawione przeze mnie wyjaśnienia, należy zauważyć, że wbrew temu, co twierdzą Irish Ferries i Irlandia, wyjątkowy i nadzwyczajny lub nieprzewidywalny charakter opóźnienia w dostawie nie pozwala na zakwalifikowanie tego opóźnienia jako „nadzwyczajnej okoliczności" [49].

137. Ponadto rozróżnienia między nadzwyczajnymi okolicznościami a okolicznościami, które nie mają takiego charakteru, nie można dokonywać na podstawie uproszczonego rozróżnienia między okolicznościami wynikającymi z przyczyn zewnętrznych albo wewnętrznych. W swoim orzecznictwie Trybunał stwierdził już, że w niektórych przypadkach czyny osób trzecich nie stanowią nadzwyczajnych okoliczności zwalniających przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania [50].

3. W przedmiocie kryterium wpisywania się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika morskiego

138. Jeśli chodzi o kryterium wpisywania się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika, muszę zauważyć, że aby przewoźnik morski mógł zapewnić pasażerskie usługi przewozowe, powinien dysponować statkiem służącym do tego celu. A fortiori, niezbędne jest posiadanie dostępnej floty, które wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności w zakresie transportu morskiego. Analogicznie do rozumowania przedstawionego przez Trybunał w wyroku Krüsemann i in. [51] można uznać, że organizacja i utrzymanie floty stanowią część środków normalnego zarządzania przedsiębiorstwem przewoźnika morskiego, a niektóre rodzaje ryzyka towarzyszące tym środkom również wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności tego przewoźnika.

139. Przewoźnik może oczywiście zdecydować się na antycypowanie dostawy statku i zaproponowanie rezerwacji pasażerom przed oddaniem statku do jego dyspozycji. W tym względzie Irish Ferries podnosi, że takie zachowanie jest normalne w sektorze pasażerskiego transportu morskiego. Gdy przewoźnik podejmuje taką decyzję w sytuacji, gdy rozpatrywany statek jest jedynym, który może być wykorzystany do świadczenia usług transportowych na danej

47 Zobacz podobnie wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 36).

48 Zobacz podobnie wyrok z dnia 17 września 2015 r., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 41).

49 Natomiast okoliczności dotyczące specyfiki opóźnienia można brać pod uwagę przy ustalaniu, czy przeszkód w wykonywaniu usług przewozowych nie można było uniknąć, nawet gdyby podjęte zostały wszelkie racjonalne środki.

50 W wyroku z dnia 17 kwietnia 2018 r., Krüsemann i in. (C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17 i od C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:258, pkt 40–44), Trybunał orzekł, że „dzikiego strajku" nie można uznać za „nadzwyczajną okoliczność", ponieważ ryzyko wynikające ze skutków społecznych towarzyszących środkom restrukturyzacji i przekształcenia przedsiębiorstw należy uznać za wpisane w ramy normalnego wykonywania działalności. Ponadto w wyroku z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 29), Trybunał przypomniał, odnosząc się do postanowienia z dnia 14 listopada 2014 r., Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), że sytuacji, w której lotniskowy pojazd ze schodami do samolotu uderza w samolot, nie można zakwalifikować jako „nadzwyczajnej okoliczności". Trybunał uznał, że okoliczność, iż *stosowanie takiego urządzenia odbywa się zwykle we współpracy z załogą danych statków powietrznych*, pokazuje, że zdarzenie powodujące niewykonanie usługi przez przewoźnika podlegało kontroli tegoż przewoźnika. Jednakże stwierdzenie to nie zmienia faktu, że omawiana przeszkoda została spowodowana czynami osób trzecich.

51 Wyrok z dnia 17 kwietnia 2018 r. (C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17 i od C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:258, pkt 40–42).

trasie, naraża się jednak na ryzyko gospodarcze, którym musi on również zarządzać. Z punktu widzenia systematyki rozporządzenia nr 1177/2010 przewoźnik ów przyjmuje to ryzyko poprzez włączenie go do swojej normalnej działalności.

140. Ponadto warunki zamówienia i dostawy statku określone są w umowie zawartej przez przewoźnika. Tymczasem, po pierwsze, każda umowa wiąże się z ryzykiem [52]. W niniejszej sprawie opóźnienie w dostawie wynika z okoliczności związanych z zachowaniem jednej ze stron umowy lub zachowaniem podwykonawców tej strony [53]. Jest to zatem zakłócenie, które wpisuje się w zwykłe ryzyko umowne. Nic bowiem nie wskazuje na to, by opóźnienie spowodowane było działaniem niezwiązanym z wykonywaniem zobowiązań umownych wykonawcy lub jego podwykonawców, czyli ze zwykłą działalnością stoczni [54]. W tym kontekście zwykłe ryzyko umowne obejmuje również przypadek niewykonania zobowiązań umownych. W konsekwencji okoliczność, że opóźnienie wynosiło 200 dni, nie może podważyć tego stwierdzenia.

141. Po drugie, każda umowa może stanowić mechanizm zarządzania ryzykiem. Komisja wskazuje bowiem, że zamówienie nowego statku planuje się z wyprzedzeniem i jest ono co do zasady przedmiotem szczegółowej umowy zawierającej klauzule dotyczące opóźnień w dostawie. W tym duchu na rozprawie NTA stwierdziła, że umowa zawarta w 2016 r. była oparta na standardowym modelu stosowanym w praktyce międzynarodowej i zawierała mechanizm odszkodowawczy dotyczący niedozwolonych opóźnień. Istnienie mechanizmów zarządzania ryzykiem w umowach dotyczących dostawy statków potwierdza, moim zdaniem, uznanie istnienia zwykłego ryzyka umownego związanego z taką dostawą.

142. Stwierdzenia tego Irish Ferries nie zakwestionował, wskazując w tym względzie, że mechanizm ten nie jest wystarczający dla pokrycia poniesionych przez niego strat i szkód. Biorąc bowiem pod uwagę poziom ochrony pasażerów, którego ustanowienie jest celem systemu rozporządzenia nr 1177/2010, okoliczność, że mechanizm zarządzania zwykłym ryzykiem umownym nie jest, zdaniem jednej ze stron umowy, wystarczający, nie może prowadzić do sytuacji, w której ryzyko to ponoszą pasażerowie. Przewoźnik nie może ze szkodą dla pasażerów eksternalizować ryzyka gospodarczego, jakie przyjął na siebie w ramach swojej normalnej działalności [55].

143. Proponuję zatem uznać, że art. 20 ust. 4 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że opóźnienie w dostawie statku wynikające z zachowania jednej ze stron umowy lub podwykonawców tej strony wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności

[52] Zobacz w szczególności P. Moisan, Technique contractuelle et gestion des risques dans les contrats internationaux: les cas de force majeure et d'imprévision, *Les Cahiers de droit*, 1994, vol. 35(2), s. 286.

[53] Jak wskazałem w przedstawieniu stanu faktycznego, zdaniem sądu odsyłającego opóźnienie dostawy wynika z opóźnień zewnętrznych producentów sprzętu, zatrudnionych w charakterze podwykonawców przez stocznię, lub z opóźnienia w wykończeniu przestrzeni zewnętrznych i w dostawie elementów wnętrz przeznaczonych do przestrzeni publicznych.

[54] Można sobie wyobrazić na przykład przypadek statku w trakcie budowy objętego rekwizycją wojskową. Zobacz analogicznie postanowienie z dnia 14 listopada 2014 r., Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, pkt 19), w którym Trybunał orzekł, że pojęciem „nadzwyczajnych okoliczności" objęte jest uszkodzenie samolotu, który miał wykonać sporny lot, *spowodowane przez akt zewnętrzny wobec normalnych usług świadczonych przez lotnisko*, taki jak akt terroryzmu lub sabotażu.

[55] Zobacz, analogicznie, J. Malenovský, Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU, w: M. Bobek i J. Prassl (red.), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Oxford, Hart Publishing 2016, s. 32, gdzie wskazano, że obciążenie pasażerów ryzykiem gospodarczym działalności podjętej dobrowolnie przez przewoźnika byłoby sprzeczne z celem w postaci zagwarantowania wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Ponadto w wyroku z dnia 4 lipca 2018 r., Wirth i in. (C-532/17, EU:C:2018:527, pkt 23), Trybunał uznał, że biorąc pod uwagę cel zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów, wykładnia pojęcia „obsługującego przewoźnika lotniczego", jaką należy przyjąć, to wykładnia *pozwalająca zagwarantować, że przewożonym pasażerom zostanie wypłacone odszkodowanie lub udzielone wsparcie bez konieczności uwzględnienia uzgodnień poczynionych przez przewoźnika lotniczego*, który zdecydował o wykonaniu spornego lotu z innym przewoźnikiem w celu zapewnienia tego lotu.

danego przewoźnika w sytuacji, gdy rozpoczął on oferowanie rezerwacji i zawarł umowy przewozu z pasażerami, zanim statek został mu udostępniony, a zatem nie wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu tego przepisu.

144. Biorąc pod uwagę fakt, że obydwa kryteria określenia „nadzwyczajnych okoliczności" są kumulatywne, stwierdzenie to powinno wystarczyć jako podstawa uznania, że opóźniona dostawa statku nie stanowi takiej okoliczności. Jednakże na wypadek gdyby Trybunał nie uwzględnił tego stwierdzenia, przejdę teraz do analizy drugiego kryterium.

4. W przedmiocie kryterium skutecznej kontroli

145. W orzecznictwie dotyczącym sektora przewozu lotniczego pasażerów przy ocenie, czy zdarzenie znajduje się poza skuteczną kontrolą przewoźnika, Trybunał odwołuje się do kryterium jego kompetencji [56].

146. W tym kontekście w wyroku van der Lans [57] Trybunał uznał, że dany przewoźnik lotniczy powinien skutecznie panować nad zapobieganiem awarii lub nad jej naprawą, ponieważ to do tego przewoźnika należy zapewnienie obsługi technicznej i właściwego funkcjonowania statku powietrznego wykorzystywanego do celów prowadzonej działalności gospodarczej.

147. Jak zauważyłem w pkt 138 niniejszej opinii, do kompetencji przewoźnika morskiego należy zapewnienie organizacji i utrzymania floty wykorzystywanej do prowadzenia działalności gospodarczej. W tym celu zawiera on, między innymi, jak pokazuje niniejsza sprawa, umowy o budowę statków. Zatem w odróżnieniu od sytuacji, o której mowa w wyroku van der Lans [58], w takim przypadku przewoźnik nie eksploatuje jeszcze zamówionego statku.

148. W tym kontekście zawieranie umów i ich treść nie są wyłączone spod skutecznej kontroli danego przewoźnika, co pozwala mu na zarządzanie określonymi ryzykami, w tym ryzykiem gospodarczym, na które jest narażony. Należy zatem zadać sobie następujące pytanie: czy wykonanie zobowiązań umownych przez jedną ze stron i przez jej podwykonawców w wyznaczonym terminie podlega *skutecznej kontroli* przewoźnika [59]?

149. W swoim orzecznictwie Trybunał wypowiedział się już w przedmiocie kryterium skutecznej kontroli w odniesieniu do czynów osób trzecich, które stanowią – lub spowodowały – zdarzenia mogące wchodzić w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności". Z orzecznictwa wynika, że czyny osób trzecich w ramach współpracy z tym przewoźnikiem lub te, które wynikają z jego decyzji, nie pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika [60].

150. W wyroku Transportes Aéreos Portugueses [61] Trybunał dostarczył niedawno dalszych wyjaśnień na temat tego orzecznictwa. Na wstępie w pkt 42 tego wyroku Trybunał wyjaśnił, że pasażer jest związany z przewoźnikiem umową przewozu i powinien dbać o to, aby nie utrudniać

[56] Zobacz ostatnio wyroki: z dnia 26 czerwca 2019 r., Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, pkt 20); z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 26).

[57] Wyroku z dnia 17 września 2015 r. (C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 43).

[58] Wyroku z dnia 17 września 2015 r. (C-257/14, EU:C:2015:618).

[59] Należy zauważyć, że umowa z 2016 r. nie została zawarta przez Irish Ferries, lecz przez ICG. Jednak nic w niniejszym odesłaniu prejudycjalnym nie wskazuje na to, że w świetle stosunków między tymi podmiotami to, co podlegało kontroli ICG, nie podlega kontroli Irish Ferries.

[60] Zobacz przypis 50.

[61] Wyroku z dnia 11 czerwca 2020 r. (C-74/19, EU:C:2020:460).

prawidłowego wykonania tej umowy. Następnie w pkt 43 Trybunał uznał, że po pierwsze, nad zakłócającym porządek zachowaniem pasażera, które uzasadniało zboczenie z trasy danego lotu, dany obsługujący przewoźnik lotniczy nie może co do zasady uzyskać pełnej kontroli, ponieważ zachowanie i reakcje pasażera na polecenia załogi nie są co do zasady przewidywalne, a po drugie, na pokładzie statku powietrznego dowódca statku, tak jak załoga, dysponuje jedynie ograniczonymi środkami mającymi spowodować uzyskanie pełnej kontroli nad zachowaniem takiego pasażera. Wnioskuję z tego, że okoliczność, iż przewoźnik określa postanowienia umowy zawartej z pasażerem, nie oznacza automatycznie, że przewoźnik kontroluje zachowanie pasażera. Jednakże Trybunał wyjaśnił, również w odniesieniu do kryterium skutecznej kontroli, że należy zweryfikować, czy dany obsługujący przewoźnik nie przyczynił się do wystąpienia zakłócającego porządek zachowania danego pasażera lub też czy przewoźnik ten był w stanie przewidzieć wystąpienie takiego zachowania i podjąć odpowiednie środki, opierając się na elementach zapowiadających wystąpienie takiego zachowania [62]. Zdaniem Trybunału w tych okolicznościach zakłócające porządek zachowaniem pasażera podlega kontroli rzeczonego przewoźnika [63].

151. W tym względzie należy zauważyć, że Irish Ferries twierdzi, iż zawarcie umowy z 2016 r. było poprzedzone oceną różnych stoczni i procesem ich starannego wyboru. Twierdzenia tego NTA nie podważa. Nic nie pozwala zatem uznać, że Irish Ferries lub ICG przyczyniły się – w rozumieniu orzecznictwa wynikającego z wyroku Transportes Aéreos Portugueses [64], w sposób aktywny lub przez zaniedbanie – do opóźnienia dostawy statku. Z tych względów, gdyby Trybunał nie zgodził się z moją analizą dotyczącą pierwszego kryterium określenia „nadzwyczajnych okoliczności" i przystąpił do analizy drugiego kryterium, proponuję uznać, że opóźnienie dostawy statku nie podlegało kontroli przewoźnika. W konsekwencji opóźnienie dostawy może zwolnić go z odpowiedzialności jako okoliczność nadzwyczajna.

5. W przedmiocie racjonalnych środków

152. Nawet przy założeniu, że opóźnienie w dostawie statku może stanowić „nadzwyczajną okoliczność", przewoźnik powinien jeszcze dowieść, że nawet przy użyciu wszystkich racjonalnych środków, czyli wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, w sposób oczywisty nie mógł, bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w tym momencie, uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności skutkowały odwołaniem lub opóźnieniem usługi przewozu [65]. W tym kontekście należy wziąć pod uwagę jedynie środki, których podjęcie może rzeczywiście leżeć w gestii danego przewoźnika, z wyłączeniem środków należących do kompetencji osób trzecich [66].

62 Zobacz ostatnio wyrok z dnia 11 czerwca 2020 r., Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, pkt 45).

63 Zobacz ostatnio wyrok z dnia 11 czerwca 2020 r., Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, pkt 47).

64 Wyroku z dnia 11 czerwca 2020 r. (C-74/19, EU:C:2020:460).

65 Zobacz analogicznie wyrok z dnia 12 maja 2011 r., Eglītis i Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, pkt 25).

66 Zobacz analogicznie wyroki: z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 44); z dnia 26 czerwca 2019 r., Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, pkt 27).

153. Niewątpliwie ocenę, czy w okolicznościach niniejszej sprawy przewoźnik dysponował racjonalnymi środkami w celu uniknięcia rozpatrywanej nadzwyczajnej okoliczności, należy pozostawić sądowi odsyłającemu. Niemniej jednak, aby udzielić sądowi odsyłającemu wskazówek i użytecznej odpowiedzi na jego pytanie, Trybunał mógłby udzielić wyjaśnień odnośnie do kwestii najbardziej kontrowersyjnej dla stron w postępowaniu głównym [67].

154. NTA twierdzi bowiem, że Irish Ferries nie podjął racjonalnych środków, którymi dysponował, w celu uniknięcia odwołania usług przewozu pasażerskiego. W szczególności Irish Ferries zarejestrował rezerwacje na usługi przewozu pasażerskiego na statku w czasie, gdy nie był ani właścicielem, ani posiadaczem rozpatrywanego statku, i nie miał pewności, że w chwili świadczenia usług przewozu pasażerskiego będzie właścicielem lub posiadaczem tego statku. Natomiast Irish Ferries podnosi, że powstrzymanie się od rejestrowania rezerwacji na usługi przewozu w ramach nowego połączenia stanowiłoby niemożliwe do przyjęcia poświęcenie w rozumieniu orzecznictwa.

155. Można oczywiście argumentować, że antycypowany przez Irish Ferries czas między dostawą statku a jego wprowadzeniem do służby nie był wystarczający, aby uznać, że przewoźnik ten nie dysponował bardziej odpowiednimi środkami w celu uniknięcia niewykonania usługi przewozu.

156. Niemniej jednak, jeżeli – wbrew temu, co proponuję w niniejszej opinii – Trybunał uznałby, że opóźnienie w dostawie statku mającego obsługiwać nowe połączenie nie stanowi zdarzenia wpisującego się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika (pierwsze kryterium ustalenia istnienia „nadzwyczajnych okoliczności"), to nie można wymagać od tego przewoźnika, moim zdaniem, aby powstrzymał się od rejestrowania rezerwacji do czasu oddania statku do jego dyspozycji przez stocznię i przeprowadzenia koniecznej certyfikacji. Uznanie za „racjonalny środek" nierejestrowania rezerwacji aż do chwili – nieprzewidywalnej – w którym opóźnienie to zostanie przezwyciężone, a nawet bez żadnego ograniczenia czasowego, byłoby bowiem sprzeczne z twierdzeniem, że opóźnienie to nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności i może w związku z tym mieścić się w pojęciu „nadzwyczajnej okoliczności".

157. Niezależnie od powyższych uwag dotyczących drugiego kryterium ustalenia istnienia „nadzwyczajnych okoliczności" podtrzymuję stanowisko, które przedstawiłem w pkt 143 niniejszej opinii. Biorąc pod uwagę fakt, że zgodnie z tym stanowiskiem pierwsze kryterium ustalenia istnienia „nadzwyczajnych okoliczności" nie zostało spełnione w niniejszej sprawie, nie ma potrzeby badania drugiego kryterium ani tego, czy przewoźnik dysponował „racjonalnymi środkami".

F. W przedmiocie interpretacji art. 24 rozporządzenia nr 1177/2010

158. Poprzez pytanie siódme sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy wniosek o odszkodowanie na podstawie art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 można utożsamić ze skargą w rozumieniu art. 24 tego rozporządzenia, w związku z czym, aby organ krajowy odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów tego rozporządzenia mógł nałożyć sankcję za niewypłacenie tego

[67] Dzięki temu odpowiedź Trybunału miałaby bardziej abstrakcyjny charakter w odniesieniu do kwestii dotyczącej „racjonalnych środków" i byłaby użyteczna dla wszystkich sądów krajowych Unii, pozostawiając jednak sądowi odsyłającemu w niniejszej sprawie ocenę, czy w okolicznościach niniejszej sprawy przewoźnik dysponował racjonalnymi środkami w rozumieniu art. 20 ust. 4 rozporządzenia nr 1177/2010. Zobacz podobnie D. Šváby, La responsabilité en matière de transport aérien de passagers à l'intersection de trois systèmes juridiques, w: D. Petrlík, M. Bobek, J.M. Passer (red.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, Bruxelles, Bruylant 2020, s. 491.

odszkodowania, pasażer musi złożyć do przewoźnika wniosek o odszkodowanie w terminie dwóch miesięcy od dnia, w którym usługa przewozu została wykonana lub powinna była zostać wykonana.

159. Mimo że sąd odsyłający nie precyzuje liczby pasażerów ani momentu, w którym wystąpili oni z wnioskami o odszkodowanie na podstawie art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010, pytanie siódme wydaje się wynikać z argumentu Irish Ferries, zgodnie z którym NTA nie ograniczyła skutków decyzji i zawiadomień do pasażerów, którzy złożyli skargę zgodnie z art. 24 tego rozporządzenia. Nie można zatem uznać, że pytanie to w sposób oczywisty nie ma żadnego związku ze stanem faktycznym lub z przedmiotem sporu w postępowaniu głównym.

160. Na wstępie należy zauważyć, że art. 24 ust. 2 rozporządzenia nr 1177/2010 ustanawia nie tylko termin do wniesienia skargi, lecz również terminy, w których przewoźnik powinien skargę rozpatrzyć i ją uwzględnić lub oddalić. Podobnie art. 19 tego rozporządzenia przewiduje właściwy termin rozpatrzenia wniosków o odszkodowanie złożonych na podstawie tego przepisu. Artykuł 19 ust. 5 rzeczonego rozporządzenia zobowiązuje bowiem przewoźnika do wypłaty odszkodowania należnego pasażerowi w ciągu miesiąca od złożenia wniosku o odszkodowanie. W tych okolicznościach można z pewnością a priori argumentować, że przepis ten stanowi lex specialis w stosunku do art. 24 ust. 2 rozporządzenia nr 1177/2010, ponieważ oba te przepisy dotyczą terminów rozpatrywania wniosków o odszkodowanie, pozostając bez wpływu na termin do złożenia skargi ustanowiony w art. 24 ust. 2 tego rozporządzenia.

161. Ponadto art. 24 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 nakłada na przewoźników obowiązek ustanowienia mechanizmu rozpatrywania skarg dotyczących praw i obowiązków określonych w tym rozporządzeniu. Przepis ten mógłby sugerować, że pojęcie „skargi" odnosi się do wszystkich praw i obowiązków określonych w rozporządzeniu nr 1177/2010, w tym prawa do odszkodowania, przewidzianego w art. 19 tego rozporządzenia.

162. Jednakże jestem zdania, że w systemie rozporządzenia nr 1177/2010 wniosku o odszkodowanie nie można utożsamiać ze skargą.

163. W pierwszej bowiem kolejności art. 19 ust. 5 rozporządzenia nr 1177/2010, opisując zdarzenie powodujące rozpoczęcie biegu terminu dla przewoźnika, odnosi się nie do chwili otrzymania skargi, lecz do chwili złożenia wniosku o odszkodowanie.

164. W drugiej kolejności w odróżnieniu od art. 24 ust. 2 rozporządzenia nr 1177/2010 art. 19 ust. 5 tego rozporządzenia nie przewiduje, że przewoźnik rozpatruje wniosek o odszkodowanie i może go uwzględnić lub oddalić. Zgodnie z ostatnim z wymienionych przepisów „[w]ypłata odszkodowania następuje w ciągu miesiąca od złożenia wniosku o odszkodowanie". Ta różnica między sposobem rozpatrywania skarg i wniosków o odszkodowanie doskonale obrazuje charakter tych wniosków. Zgodnie bowiem z art. 19 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 opóźnienie w przybyciu powoduje powstanie wierzytelności pieniężnej przysługującej pasażerowi, który może żądać od przewoźnika jej zapłaty, a ten z kolei powinien owo żądanie, jako dłużnik, zaspokoić.

165. W trzeciej kolejności zgodnie z art. 25 ust. 3 rozporządzenia nr 1177/2010 każdy pasażer może wnieść skargę w sprawie naruszenia tego rozporządzenia do organu krajowego odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów rzeczonego rozporządzenia[68]. Przepis ten

[68] Należy zauważyć, że podając przykład skargi, motyw 23 rozporządzenia nr 1177/2010 odnosi się do pomocy udzielanej w porcie lub na pokładzie.

przewiduje również, że państwo członkowskie może zdecydować, iż pasażer jest zobowiązany najpierw złożyć skargę do przewoźnika lub że organ krajowy rozpoznaje tę skargę jako instancja odwoławcza. Wnioskuję z tego, że przewoźnicy i organy krajowe zajmują się rozpatrywaniem skarg o takim samym przedmiocie lub rozpatrują takie same skargi.

166. W tym kontekście motyw 24 rozporządzenia nr 1177/2010 wyjaśnia, że wyznaczenie organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów tego rozporządzenia nie ma wpływu na prawa pasażerów do korzystania ze środków prawnych przed sądem zgodnie z prawem krajowym. Pasażer może zatem dochodzić swojej wierzytelności na podstawie art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 przed sądami krajowymi. W ramach takich środków prawnych przed sądem termin dwóch miesięcy nie ma zastosowania. Wykładnię tę potwierdza odniesienie do prawa krajowego, które znajduje się w motywie 24 tego rozporządzenia. Uznanie bowiem, że termin dwóch miesięcy ma zastosowanie w kontekście pozasądowym, sprowadzałoby się do zobowiązania pasażera do kontynuowania postępowania przed sądem, bez umożliwienia krajowym organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów rozporządzenia nr 1177/2010 ukarania przewoźnika za odmowę wypłaty odszkodowania danemu pasażerowi z powodu upływu tego terminu.

167. Artykuł 24 ust. 2 rozporządzenia nr 1177/2010 należy zatem interpretować w ten sposób, że nałożenie na przewoźnika kary za niewypłacenie odszkodowania należnego pasażerowi na podstawie art. 19 tego rozporządzenia nie jest uzależnione od warunku złożenia przez pasażera wniosku o odszkodowanie do przewoźnika w terminie dwóch miesięcy od dnia, w którym usługa została wykonana lub powinna była zostać wykonana.

G. W przedmiocie interpretacji art. 25 rozporządzenia nr 1177/2010

168. Poprzez pytanie ósme sąd odsyłający dąży do ustalenia, czy jurysdykcja organu krajowego odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów rozporządzenia nr 1177/2010, ustanowiona przez państwo członkowskie zgodnie z art. 25 ust. 1 tego rozporządzenia, ogranicza się do usług przewozu z portów położonych na terytorium tego państwa członkowskiego, czy też jurysdykcja ta obejmuje również usługi przewozu powrotnego z innego państwa członkowskiego do tych portów.

169. Brzmienie art. 25 rozporządzenia nr 1177/2010 może sugerować, że na to pytanie należy udzielić odpowiedzi przeczącej. Zgodnie bowiem z tym przepisem organ krajowy wyznaczony przez państwo członkowskie odpowiada za stosowanie tego rozporządzenia w odniesieniu do usług przewozu pasażerskiego z portów położonych na terytorium tego państwa członkowskiego, jak również usług świadczonych z państwa trzeciego do tych portów.

170. Wydaje się, że sąd odsyłający jest w pełni świadomy skutków wykładni językowej tego przepisu. Sformułowanie pytania ósmego wskazuje, że sąd ten zmierza do ustalenia, czy do odmiennej wykładni tego przepisu prowadzić może okoliczność, że swoją jurysdykcję organ krajowy wykonuje w odniesieniu do usług przewozu pasażerskiego, w ramach których przewóz dotyczy podróży w obie strony z Irlandii do Francji.

171. W tym kontekście podczas rozprawy Irish Ferries wskazał, że dla niektórych pasażerów przewóz nie polega na podróży w obie strony z portu znajdującego się na terytorium Irlandii. Zdaniem Irish Ferries ponad połowa rejsów rozpoczęła się we Francji. Niemniej jednak sposób sformułowania pytania ósmego odnosi się wyraźnie do rejsu w kierunku powrotnym („a return sailing”) i należy zatem przeanalizować to pytanie pod tym kątem.

1. W przedmiocie art. 25 ust. 1 i 3 rozporządzenia nr 1177/2010

172. Przede wszystkim należy zbadać argumentację NTA dotyczącą art. 25 ust. 3 rozporządzenia nr 1177/2010, zgodnie z którym każdy pasażer może wnieść skargę do właściwego organu wyznaczonego na mocy art. 25 ust. 1 tego rozporządzenia lub do jakiegokolwiek innego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie. NTA interpretuje odniesienie do „jakiegokolwiek innego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie" w ten sposób, że pasażer może złożyć skargę w sprawie przewozu polegającego na podróży w obie strony do organów obu państw członkowskich, na których terytorium położone są porty objęte tym przewozem.

173. Nie przekonuje mnie wykładnia art. 25 rozporządzenia nr 1177/2010 przedstawiona przez NTA, zgodnie z którą pasażer może wybrać organ, do którego wniesie skargę, ponieważ wykładnia ta prowadziłaby do uznania istnienia alternatywnej jurysdykcji organów krajowych dwóch państw członkowskich, w ramach której organy te zapewniałyby przestrzeganie rozporządzenia w odniesieniu do tych samych usług przewozu pasażerskiego.

174. Pytanie ósme nie ogranicza się bowiem do tego, w którym państwie członkowskim pasażer może wnieść skargę, lecz dotyczy w sposób bardziej ogólny jurysdykcji krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów rozporządzenia nr 1177/2010 i wyznaczonych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 25 ust. 1 tego rozporządzenia.

175. W tym względzie organ krajowy wyznaczony przez państwo członkowskie jest odpowiedzialny za sprawowanie nadzoru o charakterze ogólnym nad stosowaniem rozporządzenia nr 1177/2010 w odniesieniu do usług przewozu pasażerskiego z portów położonych na terytorium tego państwa członkowskiego oraz usług przewozu pasażerów z państwa trzeciego do tych portów. W tym zakresie organ ów podejmuje, jak wynika z tego przepisu, środki konieczne do zapewnienia przestrzegania owego rozporządzenia.

176. Zgodnie z art. 28 rozporządzenia nr 1177/2010 państwa członkowskie ustanawiają z kolei przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów tego rozporządzenia i podejmują wszystkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wdrożenia. W prawie irlandzkim nieprzestrzeganie wydanych przez NTA zawiadomień o takich naruszeniach jest zagrożone karą grzywny. Jurysdykcję do wydawania takich zawiadomień ma organ krajowy odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów tego rozporządzenia, taki jak NTA, w granicach przewidzianych w art. 25 ust. 1 rozporządzenia.

177. Nie można zatem uznać, że każdy organ krajowy sprawuje jurysdykcję w dziedzinie nadzoru ogólnego usług przewozu pasażerskiego, ponieważ jurysdykcja ta pozwala na nakładanie sankcji za naruszenia rozporządzenia nr 1177/2010 objęte zakresem terytorialnym tej jurysdykcji.

178. Analizując art. 25 ust. 3 rozporządzenia nr 1177/2010, należy zauważyć, że dotyczy on wyłącznie rozpatrywania skarg. Ponadto zgodnie z tym przepisem można je wnosić do *właściwego organu wyznaczonego na mocy art. 25 ust. 1 tego rozporządzenia* lub do *jakiegokolwiek innego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie*. Wnioskuję z tego, że organ krajowy odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów tego rozporządzenia nie musi być jedynym organem właściwym do rozpatrywania skarg. Państwo członkowskie może ustanowić inny organ właściwy do tego celu. Właściwość do rozpatrywania reklamacji pasażerów morskich może być zatem niezależna od właściwości, w ramach której wykonywany jest nadzór o charakterze

ogólnym [69].

179. Wychodząc poza takie rozumienie art. 25 ust. 3 rozporządzenia nr 1177/2010, NTA podnosi, że odniesienie do właściwego organu wyznaczonego *przez państwo członkowskie* oznacza, iż pasażer może zwrócić się również do właściwych organów państwa członkowskiego innego niż to, na którego terytorium znajduje się port wejścia na pokład.

180. W tym kontekście, po pierwsze, art. 25 ust. 3 rozporządzenia nr 1177/2010 był w trakcie prac przygotowawczych różnie interpretowany. Parlament i Rada rozumiały bowiem ten przepis w ten sposób, że dotyczył on *szeregu właściwych organów ustanowionych przez to samo państwo członkowskie* [70], a mianowicie państwo członkowskie, na którego terytorium znajduje się port wejścia na pokład.

181. Po drugie, Komisja zdaje się rozumieć ów przepis w ten sposób, że pasażer może zdecydować się na zwrócenie się do organu krajowego odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów rozporządzenia nr 1177/2010 wyznaczonego przez inne państwo członkowskie [71], *nie wskazując jednak, że ten organ krajowy jest właściwy* w rozumieniu art. 25 ust. 3 tego rozporządzenia. Tymczasem w kontekście analogicznych przepisów rozporządzenia nr 261/2004 Komisja wyraźnie wskazuje, że w takim przypadku *organ, do którego zwrócił się pasażer linii lotniczych, nie jest właściwym organem*, a skargę należy przekazać do właściwego organu odpowiedzialnego za wykonanie rozporządzenia wyznaczonego przez inne państwo członkowskie [72].

182. W tych okolicznościach, o ile uważam, że pasażer może wnieść skargę odnośnie do przewozu dotyczącego podróży w obie strony do organów jednego z dwóch państw członkowskich, na których terytorium znajdują się porty, między którymi dokonywany jest przewóz, o tyle nie

[69] Co prawda, w wyroku z dnia 17 marca 2016 r., Ruijssenaars i in. (C-145/15 i C-146/15, EU:C:2016:187, pkt 30), Trybunał uznał w odniesieniu do analogicznych przepisów obowiązujących w dziedzinie transportu lotniczego, że właściwość do rozpatrywania skarg, o której mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004, stanowi aspekt zadania sprawowania nadzoru o charakterze ogólnym spoczywającego na organie wskazanym w art. 16 ust. 1 tego rozporządzenia. Jednakże w pierwszej kolejności należy zauważyć, że wyrok ten dotyczył organu krajowego odpowiedzialnego za wykonanie rozporządzenia nr 261/2004. Nie chodziło zatem o „jakikolwiek inny właściwy organ wyznaczony przez państwo członkowskie". W drugiej kolejności należy stwierdzić, że art. 25 ust. 3 rozporządzenia nr 1177/2010 nie przejął w sposób dokładny treści art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004.

[70] Zobacz poprawka nr 68 z wyjaśnieniem w sprawozdaniu w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia [COM(2008) 816 wersja ostateczna, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)] oraz wspólne stanowisko przyjęte przez Radę w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, 14849/09 ADD 1, s. 9.

[71] Zobacz dokument Komisji zatytułowany „National Enforcement Bodies (NEB) for maritime transport have to guarantee the good application of Regulation 1177/2010 and passengers can lodge a complaint with them if believe that their rights were not respected", https://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime_fr, zgodnie z którym „the competent NEB is the NEB of the EU country of departure except when the service departs from a third country. Then, the NEB of the EU country of arrival is competent. However, passengers are free contact the NEB of their choice" („właściwy krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów rozporządzenia, zwany dalej »KOO«, to KOO kraju wypłynięcia z Unii, chyba że usługa wykonywana jest z państwa trzeciego. W takim przypadku właściwe jest KOO państwa przybycia do Unii. Jednakże pasażerowie mogą skontaktować się z wybranym przez siebie KOO").

[72] Zgodnie z art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 „każdy pasażer może wnieść *do każdego organu wyznaczonego na podstawie ust. 1* lub *do każdego innego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie* skargę na naruszenie niniejszego rozporządzenia, które miało miejsce na jakimkolwiek lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, lub dotyczącą jakiegokolwiek lotu z kraju trzeciego na lotnisko znajdujące się na tym terytorium" (wyróżnienie własne). W dokumencie informacyjnym dotyczącym rozpatrywania skarg w ramach rozporządzenia nr 261/2004 [NEB – NEB Complaint Handling Procedure under Regulation (EC) nº 261/2004, wersja z lutego 2019 r., pkt 2, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/neb-neb_complaint_handling_procedures.pdf], Komisja stwierdza, że „organ odpowiedzialny za wykonywanie postanowień rozporządzenia jest właściwy w zakresie skarg dotyczących opóźnień lub odwołań lotów z podlegającego mu terytorium (państwo członkowskie odlotu)" [tłumaczenie nieoficjalne]. Ponadto w dokumencie tym, podobnie jak w pierwotnym wniosku Komisji, na którym opiera się rozporządzenie nr 261/2004 {zob. art. 18 propozycji rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład i odwołania lub dużego opóźnienia lotu i uchylającego rozporządzenie [EWG] nr 295/91 [COM(2001) 784 wersja ostateczna – COD 2001/0305]}, jest mowa w sposób wyraźny o przekazywaniu skarg między organami ustanowionymi przez różne państwa członkowskie. Stąd wniosek, że organ innego państwa członkowskiego nie jest *właściwy* w rozumieniu art. 16 ust. 2 tego rozporządzenia.

oznacza to, że wszystkie te instytucje mają jurysdykcję do sprawowania nadzoru o charakterze ogólnym, o którym mowa w art. 25 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010, nad usługami przewozu pasażerskiego, do których odnosi się skarga.

2. W przedmiocie pojęcia „usługi przewozu pasażerskiego" dotyczącej podróży w obie strony

183. Rozumowanie oparte na wykładni poszczególnych pojęć użytych w art. 25 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 mogłoby podważyć konsekwencje płynące z wykładni językowej tego przepisu.

184. Uznanie bowiem, że w ramach art. 25 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 pojęcie „usługi transportu pasażerskiego" obejmuje, w przypadku gdy przewóz dotyczy podróży w obie strony, rejs do miejsca przeznaczenia i rejs w kierunku powrotnym, oznaczałoby uznanie jurysdykcji krajowych organów państwa członkowskiego, na którego terytorium znajdują się porty wejścia na pokład w ramach pierwszego rejsu.

185. Irish Ferries odwołuje się do tego rozumowania, wskazując, że w kontekście rozporządzenia nr 261/2004 Trybunał uznał, iż pojęcie „lotu" w rozumieniu tego rozporządzenia obejmuje co do istoty operację transportu lotniczego, stanowiąc tym samym w pewien sposób „odcinek" tego transportu [73]. Na rozprawie NTA, jak się zdaje, nawiązywała do tego stwierdzenia, podnosząc, że w odniesieniu do rozporządzenia nr 1177/2010, w przypadku gdy przewóz dotyczy podróży w obie strony, zarezerwowana usługa obejmuje dwie części.

186. Chociaż art. 3 lit. f) rozporządzenia nr 1177/2010 definiuje pojęcie „usługi przewozu pasażerskiego", definicja ta nie zawiera wskazówki pozwalającej na ustalenie, czy przewóz, który dotyczy podróży w obie strony, stanowi pojedynczą usługę. Wskazówki na ten temat można jednak odnaleźć w innych przepisach tego rozporządzenia.

187. W tym kontekście art. 19 ust. 4 rozporządzenia nr 1177/2010 określa sposób obliczania odszkodowania należnego pasażerowi w przypadku opóźnienia przybycia w związku z przewozem, który dotyczy podróży w obie strony, i stanowi we francuskiej wersji językowej tego rozporządzenia, że gdy opóźnienie dotyczy podróży tam lub z powrotem, odszkodowanie to obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za przewóz dokonany za pomocą *usługi przewozu pasażerskiego*. Jednakże inne wersje językowe wskazują, że odszkodowanie to obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za przewóz dokonany za pomocą *tej usługi przewozu pasażerskiego* [74] lub na podstawie połowy ceny zapłaconej za *tę usługę przewozu pasażerskiego* [75]. W tych wersjach językowych obecność zaimka wskazującego w wyrażeniu *„ta* usługa" stanowi, jak się wydaje, odesłanie do art. 19 ust. 3 tego rozporządzenia, który dotyczy *opóźnionej usługi przewozu pasażerskiego*.

188. Na pierwszy rzut oka art. 19 ust. 4 rozporządzenia nr 1177/2010 może prowadzić do wniosku, że przewóz, który dotyczy podróży w obie strony, jest wykonywany za pomocą pojedynczej usługi przewozu.

[73] Wyrok z dnia 10 lipca 2008 r., Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, pkt 40).

[74] Zobacz wersje: w języku angielskim („[…] shall be calculated in relation to half of the price paid for *the transport by that passenger service*") i hiszpańskim („[…] se calculará en relación con el 50% del precio abonado por *el transporte en dicho servicio de pasaje*").

[75] Zobacz wersje: w języku niemieckim („wird […] auf der Grundlage des halben Fahrpreises für *diesen Personenverkehrsdienst* berechnet") i polskim („[…] obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za *tę usługę przewozu pasażerskiego*").

189. Jednakże w pierwszej kolejności przepis ten łączy taki przewóz z taką usługą tylko w przypadku, gdy jeden z dwóch rejsów uległ opóźnieniu.

190. W drugiej kolejności, z wyjątkiem art. 19 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010, pojęcia „przewozu" nie użyto w innych przepisach tego rozporządzenia. O ile pojęcie „podróży" stanowi odpowiednik pojęcia „usługi przewozu pasażerskiego", o tyle można by zastanawiać się nad powodem, dla którego prawodawca nie użył tego drugiego pojęcia w sformułowaniu art. 19 ust. 4 rzeczonego rozporządzenia.

191. W trzeciej kolejności art. 18 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 przewiduje, że w przypadkach, o których mowa w tym przepisie, pasażerowi niezwłocznie oferuje się wybór obejmujący „podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego […] przewidzian[ego] w umowie przewozu" lub „zwrot ceny biletu oraz, w odpowiednich przypadkach, bezpłatną powrotną usługę przewozu *do punktu rozpoczęcia podróży*, określonego w umowie przewozu, w najwcześniejszym możliwym terminie"[76]. Uznanie, że w sytuacji, gdy przewóz dotyczy podróży w obie strony, mamy do czynienia z pojedynczą usługą przewozu pasażerskiego, oznaczałoby zatem uznanie, że miejsce docelowe w ramach tej usługi jest identyczne z punktem rozpoczęcia podróży[77].

192. W konsekwencji nie można uznać, że w przypadku gdy przewóz dotyczy podróży w obie strony, usługa przewozu pasażerskiego ma charakter jednolity.

193. Należy teraz ustalić, czy okoliczność, że jurysdykcja w zakresie sprawowania nadzoru o charakterze ogólnym wykonywana jest w odniesieniu do usług przewozu pasażerskiego, w ramach których przewóz dotyczył podróży w obie strony, może złagodzić skutki wykładni językowej art. 25 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010, bez odwoływania się do zniuansowanego rozumienia pojęcia „usługi przewozu pasażerskiego".

3. W przedmiocie organu krajowego odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów rozporządzenia nr 1177/2010 w związku z przewozem dotyczącym podróży w obie strony

194. W celu umieszczenia poniższych rozważań w kontekście pragnę przypomnieć, że zgodnie z tradycyjną logiką prawa publicznego, a nawet prawa międzynarodowego publicznego, jurysdykcja podmiotu ustanowionego przez państwo członkowskie powinna co do zasady ograniczać się do terytorium tego państwa lub, mówiąc bardziej precyzyjnie, do sytuacji mających wystarczająco bliski związek z tym państwem członkowskim lub jego terytorium.

195. Ponadto, jak już wspomniałem, art. 25 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 przewiduje wyraźnie, że jurysdykcja organu krajowego obejmuje również nadzór nad usługami przewozu z państw trzecich do jednego z państw członkowskich. Prawodawca Unii nie pozbawia zatem pasażerów możliwości zwrócenia się do organu krajowego wyznaczonego przez jedno z państw członkowskich, jeżeli usługa przewozu nie jest wykonywana z portów położonych w Unii.

196. Artykuł 25 rozporządzenia nr 1177/2010 należy bowiem interpretować w świetle art. 2 tego rozporządzenia, który określa zakres stosowania tego rozporządzenia. Zgodnie z art. 2 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 1177/2010 ma ono zastosowanie do pasażerów podróżujących z wykorzystaniem usług przewozu z państwa trzeciego do jednego z państw członkowskich, pod

[76] Wyróżnienie własne.

[77] Zobacz analogicznie wyrok z dnia 10 lipca 2008 r., Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, pkt 34).

warunkiem że usługa jest świadczona przez przewoźnika z siedzibą na terytorium państwa członkowskiego lub oferującego transport w postaci usług przewozu pasażerskiego, który rozpoczyna lub kończy się na terytorium państwa członkowskiego.

197. Wynika z tego, po pierwsze, że istniejący bliski związek pomiędzy państwem członkowskim, w którym znajduje się port zejścia na ląd, a usługami przewozu pasażerskiego z państwa trzeciego jest co do zasady wystarczający, aby powierzyć jurysdykcję w zakresie nadzoru nad tymi usługami organowi krajowemu wyznaczonemu przez to państwo członkowskie.

198. Po drugie, zakres jurysdykcji organów krajowych wyznaczonych przez państwa członkowskie do celów egzekwowania przepisów rozporządzenia nr 1177/2010 jest zbieżny co do zasady z terytorialnym zakresem ochrony przyznanej przez to rozporządzenie pasażerom. Organy te powinny sprawować jurysdykcję we wszystkich sytuacjach, w których mogłoby dojść do naruszenia praw pasażerów uznanych w tym rozporządzeniu [78], a podział jurysdykcji między nimi ma jedynie charakter pomocniczy w stosunku do troski o zapewnienie zbieżności tych zakresów. Aby odpowiedzieć na pytanie ósme, należy teraz ustalić, w jaki sposób podział ten przeprowadzono w ramach Unii.

199. W tym względzie jestem zdania, że z uwagi na wzajemne zaufanie między państwami członkowskimi, które pozwala na utworzenie i utrzymywanie przestrzeni bez granic wewnętrznych, podział właściwości między nimi niekoniecznie musi odbywać się zgodnie z tradycyjnymi zasadami prawa publicznego lub międzynarodowego prawa publicznego. Niemniej jednak wydaje się, że w systemie rozporządzenia nr 1177/2010 ten podział jurysdykcji opierać się będzie zawsze na bliskości pomiędzy terytorium państwa członkowskiego, na którym znajduje się port wejścia na pokład lub zejścia na ląd, a rozpatrywaną usługą przewozu pasażerskiego.

200. W przypadku, gdy przewóz dotyczący podróży w obie strony, obejmujący dwa odrębne rejsy, które powinny być obsługiwane przez jednego przewoźnika, został odwołany w całości, związek między rejsem w kierunku powrotnym a terytorium państwa członkowskiego, na którym znajduje się port wejścia na pokład dla tego rejsu, nie wydaje się mieć większego znaczenia niż związek pomiędzy rzeczonym rejsem a terytorium państwa członkowskiego, na którym znajduje się port zejścia na ląd dla tego rejsu. Ten ostatni port stanowi również co do zasady port wejścia na pokład dla rejsu do miejsca docelowego. Podobnie jak Komisja uważam bowiem, że w takim przypadku organ krajowy państwa członkowskiego tego portu ma co do zasady najlepsze warunki do tego, aby ocenić zakłócenia i nadzorować pomoc pasażerom w odniesieniu do tych dwóch rejsów odwołanych w całości.

201. Jestem zatem zdania, że jurysdykcja tego organu krajowego w zakresie sprawowania nadzoru o charakterze ogólnym obejmuje czuwanie nad przestrzeganiem praw wszystkich pasażerów, dla których port wejścia na pokład w rejsie do miejsca docelowego znajduje się na terytorium państwa członkowskiego tego organu, a także w odniesieniu do rejsu w kierunku powrotnym. Jeżeli przewóz, który został odwołany w całości, dotyczy podróży w obie strony, w celu określenia zakresu jurysdykcji organów krajowych należy przyjąć perspektywę pasażera, nawet jeśli art. 25 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 mówi o organach krajowych odpowiedzialnych za

[78] Zobacz podobnie w dziedzinie znaku towarowego Unii Europejskiej M. Szpunar, Territoriality of Union Law in the Era of Globalisation, w: D. Petrlík, M. Bobek, J.M. Passer (red.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, op.cit., s. 155.

egzekwowanie przepisów nie przez pryzmat *pasażerów*, lecz przez pryzmat *pasażerskich usług przewozowych*. Jurysdykcja ta ma bowiem na celu zapewnienie przestrzegania rozporządzenia nr 1177/2010, które dotyczy przede wszystkim praw pasażerów.

202. Ponadto, jak zauważa Komisja, wykładnia ta jest zgodna z celem polegającym na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów, ponieważ pozwala uniknąć wielości postępowań, w przypadku gdy okoliczność leżąca u podstaw odwołania dwóch rejsów jest taka sama.

203. W świetle wszystkich powyższych argumentów proponuję uznać, że art. 25 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że do jurysdykcji organu krajowego odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów tego rozporządzenia, wyznaczonego przez państwo członkowskie, należą usługi przewozu z portów położonych na terytorium tego państwa członkowskiego, a także, w przypadku przewozu dotyczącego podróży w obie strony, który został odwołany w całości, usługi przewozu powrotnego z innego państwa członkowskiego do portów położonych na terytorium tego pierwszego państwa członkowskiego.

H. W przedmiocie ważności decyzji i zawiadomień

204. Pytanie dziewiąte składa się z dwóch pytań szczegółowych. W pierwszym pytaniu szczegółowym sąd odsyłający zwraca się do Trybunału o wyjaśnienie, „[j]akie zasady i przepisy prawa Unii powinien stosować sąd odsyłający przy ocenie ważności decyzji lub zawiadomień krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów [rozporządzenia nr 1177/2010] poprzez odniesienie do art. 16, 17, 20 lub 47 karty lub zasad proporcjonalności, pewności prawa i równego traktowania". W drugim pytaniu szczegółowym sąd ów zwraca się do Trybunału o wyjaśnienie, czy „kryterium nieproporcjonalności, które powinien zastosować sąd odsyłający, stanowi kryterium oczywistego błędu".

205. Te dwa pytania szczegółowe wynikają z twierdzeń Irish Ferries przed sądem odsyłającym, zakwestionowanych przez NTA. Niemniej jednak, jeśli chodzi o pierwsze pytanie szczegółowe, jego treść, nawet rozpatrywana w świetle tych twierdzeń, pozostaje szczególnie szeroka i niejednoznaczna.

206. Po pierwsze bowiem, jak zauważa Komisja, zagadnienie decyzji i zawiadomień, których dotyczy to pytanie szczegółowe, opiera się na określonej wykładni przepisów materialnych rozporządzenia nr 1177/2010, przyjętej przez NTA. Wykładnia ta stanowi zasadniczo istotę ośmiu pierwszych pytań sądu odsyłającego. W ramach rzeczonej wykładni należy również uwzględnić postanowienia karty i ogólne zasady prawa Unii. Ponadto w kontekście uwag dotyczących pytania dziesiątego Irish Ferries podnosi, że jeżeli NTA prawidłowo zinterpretowała i zastosowała rozporządzenie nr 1177/2010, to rozporządzenie to – a nie jej decyzja lub zawiadomienie – jest nieważne.

207. Po drugie, jeśli pojawia się pytanie, czy przy ocenie ważności aktów przyjętych przez organy krajowe, które wchodzą w zakres stosowania prawa Unii, sąd krajowy powinien stosować postanowienia karty lub ogólne zasady prawa Unii, w tym te, które zostały wyraźnie wymienione w pierwszym pytaniu szczegółowym, odpowiedź może być jedynie twierdząca.

208. Wobec braku przedstawienia dokładnych powodów, które skłoniły sąd odsyłający do zastanawiania się na wykładnią prawa Unii, sposób ujęcia pierwszego pytania szczegółowego pozwala zatem jedynie na udzielenie odpowiedzi sformułowanej w sposób ogólny i niemalże

abstrakcyjny. W tych okolicznościach należy uznać, że wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w zakresie, w jakim dotyczy pierwszego pytania szczegółowego, nie spełnia wymogów określonych w art. 94 regulaminu postępowania przed Trybunałem i nie pozwala Trybunałowi na udzielenie sądowi odsyłającemu użytecznej odpowiedzi w celu rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym, a zatem jest niedopuszczalny [79]. Stwierdzenie to znajduje potwierdzenie w treści uwag przedstawionych Trybunałowi przez strony, które zawierają jedynie ogólne stwierdzenia [80].

209. Owo stwierdzenie dotyczy również drugiego pytania szczegółowego. Argumentacja stron w postępowaniu głównym ogranicza się do dwóch zdań, zgodnie z którymi Irish Ferries uważa, że decyzja i zawiadomienia są dotknięte oczywistym błędem, podczas gdy NTA zaprzecza istnieniu takiego błędu. Ponadto sąd odsyłający nie wyjaśnia, na czym polega „kryterium nieproporcjonalności", które powinien, jak się wydaje, stosować na podstawie prawa irlandzkiego przy dokonywaniu oceny ważności decyzji i zawiadomień NTA.

210. W tych okolicznościach uważam, że drugie pytanie szczegółowe jest również niedopuszczalne, a tym samym pytanie dziewiąte należy uznać za niedopuszczalne w całości.

I. W przedmiocie ważności art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010

211. W pytaniu dziesiątym sąd odsyłający zwraca się do Trybunału o zbadanie ważności art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 w świetle zasad równego traktowania, proporcjonalności i pewności prawa, a także w świetle art. 16, 17 i 20 karty.

212. Chociaż treść tego pytania odnosi się w sposób ogólny do rozporządzenia nr 1177/2010, to z uzasadnienia wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wynika jednak, że pytanie to nawiązuje do argumentacji Irish Ferries, zgodnie z którą rozporządzenie to w art. 18 i 19 nakłada na przewoźników morskich kosztowne obowiązki stojące w sprzeczności z zasadami i postanowieniami karty. W tym duchu Irish Ferries w swoich uwagach na piśmie odnosi się konkretnie do art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 i wskazuje, że na podstawie tych przepisów przewoźnik może ponosić odpowiedzialność.

1. W przedmiocie zasady równego traktowania i art. 20 karty

213. Na wstępie należy zauważyć, że zgodność art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 z zasadą równego traktowania, zapisaną w art. 20 karty, była przedmiotem mojej analizy w ramach badania pytania pierwszego. W dyskusji dotyczącej tej kwestii Irish Ferries podnosi bowiem argument oparty na zbieżności między rozporządzeniami dotyczącymi różnych rodzajów transportu. Wystarczy zatem przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem sytuacja przedsiębiorstw prowadzących działalność w sektorze różnych rodzajów transportu nie jest porównywalna [81].

214. W konsekwencji, biorąc pod uwagę rozważania przedstawione już w kontekście pytania pierwszego, proponuję, aby Trybunał uznał, że artykuły 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 nie są nieważne z powodu naruszenia zasady równego traktowania i art. 20 karty.

[79] Zobacz podobnie postanowienie z dnia 19 grudnia 2019 r., Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (C-140/19, C-141/19 i od C-492/19 do C-494/19, niepublikowane, EU:C:2019:1103, pkt 49, 50).

[80] Zobacz analogicznie postanowienie z dnia 19 marca 2020 r., Boé Aquitaine (C-838/19, niepublikowane, EU:C:2020:215, pkt 26).

[81] Zobacz pkt 67 niniejszej opinii.

2. W przedmiocie zasady proporcjonalności

215. Ważność art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 w świetle zasady proporcjonalności należy również zbadać przez pryzmat argumentacji Irish Ferries, zgodnie z którą nałożenie obowiązku odszkodowania jest nieproporcjonalne w sytuacji, w której przewoźnik poinformuje pasażerów o odwołaniu usługi na kilka tygodni lub miesięcy przed terminem wykonania usługi.

216. Poza tym w swoich uwagach na piśmie Irish Ferries stwierdza jedynie, że w zakresie, w jakim rozporządzenie nr 1177/2010 ma na celu zapewnienie w przewozie morskim pasażerów poziomu ochrony porównywalnego z poziomem właściwym dla innych rodzajów transportu, nieproporcjonalne byłoby traktowanie transportu morskiego w sposób mniej korzystny niż innych rodzajów transportu, lotniczego i kolejowego.

217. W tym kontekście należy zaznaczyć w pierwszej kolejności, że wbrew temu, co zdaje się twierdzić Irish Ferries, odpowiedzialność przewoźnika z tytułu obowiązków ustanowionych w art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 zdecydowanie nie jest nieograniczona, czy nawet nieproporcjonalna. W istocie bowiem sytuacje, w których przepisy te nie mają zastosowania, zostały już określone w art. 20 tego rozporządzenia, zatytułowanym „Zwolnienia”[82]. W tych okolicznościach pewnych konsekwencji finansowych ponoszonych przez przewoźników morskich nie można uznać za nadmierne w stosunku do celu polegającego na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów.

218. W drugiej kolejności, jeśli chodzi o argument Irish Ferries, zgodnie z którym mniej korzystne traktowanie transportu morskiego w porównaniu do innych rodzajów transportu jest nieproporcjonalne, wystarczy zauważyć, że w ten sposób podmiot ten w istocie jedynie podważa zgodność rozporządzenia nr 1177/2010 z zasadą równego traktowania, które to zagadnienie było już przedmiotem mojej analizy[83]. Tytułem uzupełnienia pragnę zauważyć, że Trybunał orzekł już, iż przepisy rozporządzenia nr 261/2004 ustanawiające obowiązek zapewnienia opieki pasażerom w przypadku odwołania lotu z powodu „nadzwyczajnych okoliczności” nie są nieważne w świetle zasady proporcjonalności, nawet jeśli zobowiązanie to jest nieograniczone w wymiarze czasowym lub finansowym[84].

219. Jestem zatem zdania, że art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 nie można uznać za nieważne z powodu podnoszonego naruszenia zasady proporcjonalności.

3. W przedmiocie zasady pewności prawa

220. Ponieważ pytanie dziesiąte dotyczy zasady pewności prawa, również je należy odczytywać przez pryzmat argumentacji Irish Ferries, zgodnie z którą rozporządzenie nr 1177/2010 narusza tę zasadę poprzez nałożenie na przewoźników znacznych obowiązków przy braku jasnej podstawy prawnej.

221. Ponadto Irish Ferries twierdzi, że zasada ta została naruszona, ponieważ art. 19 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 nakłada obowiązek wypłaty odszkodowania poprzez odniesienie do odsetka „ceny biletu”, nie definiując jednak tego pojęcia. Aby umieścić to twierdzenie w kontekście, pragnę zauważyć, że w ramach swoich uwag dotyczących pytania dziewiątego Irish

[82] Zobacz pkt 64 niniejszej opinii.

[83] Zobacz pkt 213 i 214 niniejszej opinii.

[84] Wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 45–50).

Ferries podważa ważność decyzji i zawiadomień NTA w zakresie, w jakim nie definiują one pojęcia „ceny biletu” w rozumieniu art. 19 ust. 2 tego rozporządzenia, a w szczególności nie precyzują, czy pojęcie to obejmuje „usługi dodatkowe”, takie jak cena kabiny. Należy uznać, że Irish Ferries taką samą krytykę formułuje w kontekście pytania dziesiątego.

222. Zasada pewności prawa stanowi podstawową zasadę prawa Unii, która wymaga w szczególności, aby uregulowanie było jasne i precyzyjne, tak by podlegające mu podmioty mogły ustalić w sposób jednoznaczny swoje prawa i obowiązki oraz podjąć w konsekwencji odpowiednie kroki.

223. Wyjaśniwszy powyższe, należy stwierdzić w pierwszej kolejności, że nie da się ustalić, na czym polega krytyka sformułowana przez Irish Ferries, ponieważ opiera się ona na ogólnym twierdzeniu, zgodnie z którym rozporządzenie nr 1177/2010 nakłada obowiązki w braku jasnej podstawy prawnej w tym rozporządzeniu. W każdym razie przepisy tego rozporządzenia dotyczące obowiązków przewoźników podlegały analizie, w szczególności, w kontekście pytań od drugiego do szóstego.

224. W drugiej kolejności, mimo że art. 3 rozporządzenia nr 1177/2010 nie zawiera definicji pojęcia „ceny biletu”, art. 19 ust. 3 tego rozporządzenia wyjaśnia, że odszkodowanie należne pasażerowi w przypadku opóźnienia przybycia oblicza się w stosunku do ceny, jaką pasażer *faktycznie zapłacił* za opóźnioną usługę przewozu pasażerskiego. Ponadto, jak pokazuje moja analiza dotycząca pytania piątego, zagadnienie uwzględnienia „usług dodatkowych” w cenie biletu można rozstrzygnąć w drodze wykładni systemowej i celowościowej rzeczonego rozporządzenia. Uznanie, że każdy przepis wymagający stosowania metod wykładni innych niż metoda językowa narusza zasadę pewności prawa, prowadziłoby w praktyce do odrzucenia tych metod wykładni.

225. Proponuję zatem, aby Trybunał uznał, że w zakresie, w jakim przepis ten dotyczy pojęcia „ceny biletu”, art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 nie jest nieważny ze względu na naruszenie zasady pewności prawa.

4. W przedmiocie art. 16 i 17 karty

226. W zakresie, w jakim pytanie dziesiąte odnosi się do art. 16 i 17 karty, pytanie to należy rozumieć w ten sposób, że sąd odsyłający zmierza w nim do ustalenia, czy zgodnie z art. 52 ust. 1 karty art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 stanowią dopuszczalne ograniczenia w korzystaniu z wolności prowadzenia działalności gospodarczej i prawa własności.

227. Sąd odsyłający nie przedstawia elementów skłaniających go do zadania tego pytania, które – jak się wydaje – wynika wyłącznie z argumentacji przedstawionej przez Irish Ferries. Chociaż odesłanie prejudycjalne nie przedstawia tej argumentacji w sposób szczegółowy, Irish Ferries rozwija ją w swoich uwagach na piśmie dotyczących pytań pierwszego i dziesiątego. Z uwag tych wynika, że w argumentacji tej Irish Ferries odnosi się głównie do naruszenia zasady proporcjonalności przez ograniczenia wynikające z zastosowania art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010.

228. Jak Trybunał już uznał w kontekście oceny ważności rozporządzenia nr 261/2004 pod kątem jego zgodności z art. 16 i 17 karty, oceny takiej należy dokonywać, przestrzegając konieczności pogodzenia wymogów związanych z ochroną poszczególnych praw oraz zapewnienia

odpowiedniej równowagi między nimi[85]. Biorąc pod uwagę kontekst, w jaki wpisuje się uregulowanie praw pasażerów, należy również uwzględnić art. 38 karty, który zmierza do zapewnienia wysokiego poziomu ochrony konsumentów, a w związku z tym także pasażerów.

229. Jak wynika z mojej analizy pytania dotyczącego ważności art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 pod kątem ich zgodności z zasadą proporcjonalności[86], rozważania te mają zastosowanie do tego rozporządzenia i prowadzą mnie do wniosku, że przepisy te są zgodne z zasadą proporcjonalności.

230. W konsekwencji jestem zdania, że art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 nie są sprzeczne z art. 16 i 17 karty.

231. Z powyższych rozważań wynika, że analiza pytania dziesiątego nie wykazała żadnego elementu, który mógłby stanowić o naruszeniu ważności art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010.

V. Wnioski

232. W świetle powyższych rozważań proponuję Trybunałowi, by na pytania przedstawione przez High Court (wysoki trybunał, Irlandia) odpowiedział następująco:

1) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 należy interpretować w ten sposób, że rozporządzenie to, w szczególności jego art. 18 i 19, ma zastosowanie w sytuacji, gdy usługi przewozu morskiego zostały odwołane z wyprzedzeniem przed planowanym wypłynięciem, ponieważ dostawa statku przeznaczonego do świadczenia rzeczonych usług przewozu uległa opóźnieniu, a statku tego nie można było zastąpić innym.

2) Pojęcie „miejsca docelowego” w rozumieniu art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 odpowiada zasadniczo portowi zejścia na ląd, określonemu w umowie przewozu na pierwotny rejs.

   Zmiana trasy podróży, czy to z wykorzystaniem rejsu lub rejsów alternatywnych na trasie innej niż trasa rejsu pierwotnego, czy to poprzez most lądowy (drogowy lub kolejowy), może stanowić „podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego” w „warunkach porównywalnych” w rozumieniu art. 18 tego rozporządzenia, jeżeli inne warunki tego rejsu alternatywnego są porównywalne z warunkami ustalonymi w umowie przewozu dla pierwotnego rejsu.

   Artykuł 18 ust. 1 lit. a) rzeczonego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że zmiana trasy powinna nastąpić bez dodatkowych opłat, w związku z czym przewoźnik powinien zwrócić koszty poniesione przez pasażerów w celu stawienia się w alternatywnych portach wejścia na pokład i zejścia na ląd, a także koszty poniesione przy opuszczaniu tych portów, w zakresie, w jakim koszty te są spowodowane zmianą trasy i są wyższe niż koszty, jakie pasażerowie ponieśliby, podróżując nieprzerwaną usługą przewozu pasażerów.

[85] Zobacz podobnie wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 62).

[86] Zobacz pkt 217 i 218 niniejszej opinii.

3) Artykuł 19 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że jeżeli usługa przewozu pasażerskiego została odwołana z wyprzedzeniem, przed planowanym wypłynięciem, a pasażer wybrał podróż zmienioną trasą lub rejs w terminie późniejszym, pasażer ten może żądać odszkodowania na podstawie art. 19 tego rozporządzenia z uwagi na opóźnienie w przybyciu do miejsca docelowego, określonego w umowie przewozu dotyczącej rejsu pierwotnego. Jeżeli pasażer żąda takiego odszkodowania, opóźnienie odpowiada różnicy między przewidzianym umownie czasem przybycia a czasem, w którym pasażer przybyłby do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu, gdyby podróż zmienioną trasą była kontynuowana z alternatywnego portu zejścia na ląd do tegoż miejsca docelowego.

   Natomiast nie może domagać się odszkodowania pasażer, który wybrał i otrzymał całkowity zwrot kosztów biletu.

4) Artykuł 19 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, iż cena biletu obejmuje koszty związane z dodatkowymi świadczeniami opcjonalnymi wybranymi przez pasażera, takimi jak rezerwacja kabiny lub klatki dla psów, czy też dostęp do premium lounge.

5) Artykuł 20 ust. 4 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że opóźnienie w dostawie statku wynikające z zachowania jednej ze stron umowy lub podwykonawców tej strony wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika w sytuacji, gdy rozpoczął on oferowanie rezerwacji i zawarł umowy przewozu z pasażerami, zanim statek został mu udostępniony, a zatem nie wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu.

6) Artykuł 24 ust. 2 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że nałożenie na przewoźnika kary za niewypłacenie odszkodowania należnego pasażerowi na podstawie art. 19 tego rozporządzenia nie jest uzależnione od warunku złożenia przez pasażera wniosku o odszkodowanie do przewoźnika w terminie dwóch miesięcy od dnia, w którym usługa została wykonana lub powinna była zostać wykonana.

7) Artykuł 25 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że do jurysdykcji organu krajowego odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów tego rozporządzenia, wyznaczonego przez państwo członkowskie, należą usługi przewozu z portów położonych na terytorium tego państwa członkowskiego, a także, w przypadku przewozu dotyczącego podróży w obie strony, który został odwołany w całości, usługi przewozu powrotnego z innego państwa członkowskiego do portów położonych na terytorium tego pierwszego państwa członkowskiego.

8) Analiza pytania dziesiątego nie wykazała żadnego elementu, który mógłby stanowić o naruszeniu ważności art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010.