Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
MACIEJ SZPUNAR IŠVADA,
pateikta 2021 m. kovo 4 d.[1]

Byla C-570/19

Irish Ferries Ltd
prieš
National Transport Authority

(High Court (Aukštasis teismas, Airija) prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisės – Reglamentas (ES) Nr. 1177/2010 – Atšaukimas – Įspėjimas iki numatytos pradinės išvykimo datos, nes vežėjui pavėluota pristatyti naują laivą – Pasekmės“

I. Įžanga

1. Dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004[2], kuriuo reglamentuojamos keleivių teisės oro transporto srityje, yra suformuota gausi Teisingumo Teismo jurisprudencija, tačiau yra kitaip kalbant apie Sąjungos teisės aktus, reglamentuojančius keleivių teises geležinkeliu[3], kelių[4] arba, kaip šioje byloje, jūrų[5] transporto srityse. Šis prašymas priimti prejudicinį sprendimą yra pirmasis, kuriame nacionalinis teismas prašo Teisingumo Teismo išaiškinti Reglamento Nr. 1177/2010 nuostatas.

2. Jis pateiktas nagrinėjant jūrų vežėjo Irish Ferries Ltd ir už Reglamento Nr. 1177/2010 taikymą atsakingos nacionalinės įstaigos National Transport Authority (Airijos transporto tarnyba, toliau – NTA) ginčą dėl visų reisų, kuriuos vienas iš šio vežėjo laivų turėjo užtikrinti tarp Airijos ir Prancūzijos 2018 m., atšaukimo daugiau kaip 20 000 keleivių.

3. Savo dešimčia prejudicinių klausimų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas prašo Teisingumo Teismo priimti sprendimą dėl kelių Reglamento Nr. 1177/2010 nuostatų išaiškinimo ir šio reglamento galiojimo. Šie klausimai parodo, kad jūrų transporto srityje kyla

[1] Originalo kalba: prancūzų.

[2] 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10).

[3] Žr. 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (OL L 315, 2007, p. 14, klaidų ištaisymas OL L 11, 2015, p. 73).

[4] Žr. 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 55, 2011, p. 1).

[5] Žr. 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 334, 2010, p. 1).

daug svarbių uždavinių. Kadangi siekiant išspręsti panašius uždavinius oro transporto srityje prireikė penkiolikos metų jurisprudencijai suformuoti, tikėtina, kad Teisingumo Teismo atsakymai į šiuos klausimus bus patikslinti ateityje.

4. Šioje išvadoje, pateikdamas nuorodas į šioje jurisprudencijoje išdėstytus argumentus, išnagrinėsiu, ar jie gali būti pagal analogiją taikomi jūrų transportui ir, jei taip, – kokia tokio taikymo apimtis.

II. Teisinis pagrindas

A. Sąjungos teisė

5. Reglamento Nr. 1177/2010 1 straipsnyje „Dalykas“ nurodyta, kad šiuo reglamentu nustatomos vežimo jūrų ir vidaus vandenų keliais taisyklės dėl, be kita ko, keleivių teisių atšaukus kelionę ar vėluojant ir dėl skundų nagrinėjimo.

6. Šio reglamento 2 straipsnyje „Taikymo sritis“ nurodyta:

„1. Šis reglamentas taikomas keleiviams, kurie keliauja:

a) naudodamiesi keleivių vežimo paslaugomis, kai įlaipinimo uostas yra valstybės narės teritorijoje;

b) naudodamiesi keleivių vežimo paslaugomis, kai įlaipinimo uostas nėra valstybės narės teritorijoje, o išlaipinimo uostas yra valstybės narės teritorijoje, jei paslaugą teikia Sąjungos vežėjas, kaip apibrėžta 3 straipsnio e punkte;

c) naudodamiesi kruizu, kai įlaipinimo uostas yra valstybės narės teritorijoje. Tačiau tiems keleiviams netaikoma 16 straipsnio 2 dalis, 18, 19 straipsniai ir 20 straipsnio 1 ir 4 dalys.

2. Šis reglamentas netaikomas keleiviams, kurie keliauja:

a) laivais, kurių sertifikatuose nurodytas keleivių skaičius yra ne daugiau kaip 12;

b) laivais, kurių įgulą, atsakingą už laivo eksploatavimą, sudaro ne daugiau kaip trys asmenys arba kai bendras keleivių vežimo maršruto atstumas į vieną pusę yra mažesnis nei 500 metrų;

c) naudodamiesi kitomis nei kruizai ekskursijų ir pažintinių turų paslaugomis; arba

d) ne mechaniniu būdu varomais laivais ir autentiškais istoriniais keleiviniais laivais, suprojektuotais iki 1965 m., pastatytais beveik vien iš autentiškų medžiagų ir turinčiais leidimą vežti iki 36 keleivių, arba pavienėmis jų kopijomis.

3. Dvejų metų laikotarpiu nuo 2012 m. gruodžio 18 d. valstybės narės gali netaikyti šio reglamento mažesniems nei 300 tonų bendrojo tonažo jūrų laivams, eksploatuojamiems vidaus transporte, jei nacionalinės teisės aktais atitinkamai užtikrinamos šiame reglamente nustatytos keleivių teisės.

4. Valstybės narės gali šio reglamento netaikyti keleivių vežimo paslaugoms, susijusioms su viešųjų paslaugų įsipareigojimais, viešojo paslaugų pirkimo sutartimis ar integruotomis paslaugomis, jei nacionalinės teisės aktais panašiai užtikrinamos šiame reglamente nustatytos keleivių teisės.

<…>“

7. Minėto reglamento 3 straipsnyje nustatyta:

„Šiame reglamente taikomos šios sąvokų apibrėžtys:

<…>

f) keleivių vežimo paslauga – komercinė keleivių vežimo jūrų ar vidaus vandenų keliais paslauga, teikiama pagal paskelbtą tvarkaraštį;

<…>

m) vežimo sutartis – sutartis dėl vežimo, kurią sudarė vežėjas ir keleivis vienai ar daugiau keleivių vežimo ar kruizo paslaugų suteikti;

n) bilietas – galiojantis dokumentas arba kitas vežimo sutarties įrodymas;“

8. To paties reglamento III skyriuje „Vežėjų ir terminalų operatorių pareigos kelionės pertraukimo atveju“ esančiame 18 straipsnyje „Maršruto pakeitimas ir sumokėtos sumos grąžinimas atšaukto ar atidėto išvykimo atveju“ nustatyta:

„1. Kai vežėjas pagrįstai numato, kad keleivių vežimo paslauga bus atšaukta arba išvykimas iš uosto terminalo atidėtas ilgiau kaip 90 minučių, keleiviui nedelsiant siūloma pasirinkti:

a) vykti į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu panašiomis kelionės sąlygomis, kaip nustatyta vežimo sutartyje, jei yra galimybė, – kuo anksčiau, ir be jokio papildomo mokesčio;

b) už bilietą sumokėtos sumos grąžinimą ir atitinkamais atvejais nemokamą grįžimo į pradinę išvykimo vietą, kaip nustatyta vežimo sutartyje, paslaugą, jei yra galimybė, – kuo anksčiau.

2. Jei keleivių vežimo paslauga atšaukiama arba išvykimas iš uosto atidedamas ilgiau kaip 90 minučių, keleiviai turi teisę į tokį maršruto pakeitimą arba už bilietą sumokėtos sumos sugrąžinimą iš vežėjo.

3. Sumokėta suma grąžinama, kaip numatyta 1 dalies b punkte ir 2 dalyje, per septynias dienas grynaisiais pinigais, elektroniniu banko pervedimu, banko pavedimu arba banko čekiais, sugrąžinant visą bilieto kainos sumą, už kurią jis buvo įsigytas, už neįvykusią kelionės dalį ar dalis ir už jau įvykusią kelionės dalį ar dalis, jei pagal keleivio pradinį kelionės planą kelionė netenka prasmės. Jei keleivis sutinka, už bilietą sumokėta suma taip pat gali būti grąžinta čekiais ir (arba) gali būti kompensuota suteikiant kitas paslaugas, kurių vertė atitinka sumokėtą bilieto kainą, jei sąlygos (ypač susijusios su galiojimo laikotarpiu ir paskirties vieta) yra lanksčios.“

9. Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnyje „Bilieto kainos kompensavimas atidėto atvykimo atveju“ nurodyta:

„1. Neprarasdami teisės būti vežamais, keleiviai iš vežėjo gali reikalauti kompensacijos, jei į galutinę atvykimo vietą jie bus atvežami vėliau nei nustatyta vežimo sutartyje. Minimali kompensavimo suma yra 25 % bilieto kainos, jei vėluojama ne mažiau kaip:

a) vieną valandą, kai planuota kelionė trunka ne ilgiau kaip keturias valandas;

b) dvi valandas, kai planuota kelionė trunka ilgiau kaip keturias valandas, bet neviršija aštuonių valandų;

c) tris valandas, kai planuota kelionė trunka ilgiau kaip aštuonias valandas, bet neviršija 24 valandų; arba

d) šešias valandas, kai planuota kelionė trunka ilgiau kaip 24 valandas.

Jei vėlavimas dvigubai viršija a–d punktuose nustatytą laiką, kompensacija yra 50 % bilieto kainos.

2. Keleiviai, kurie turi nuolatinį bilietą ar sezoninį bilietą, ir kurie šių bilietų galiojimo laikotarpiu nuolat susidūrė su atidėtais atvykimais, gali reikalauti atitinkamos kompensacijos pagal vežėjo nustatytas kompensavimo taisykles. Šiose taisyklėse nurodomi vėlavimo atvykti nustatymo ir kompensacijos apskaičiavimo kriterijai.

3. Kompensacija apskaičiuojama remiantis kaina, kurią keleivis faktiškai sumokėjo už keleivių vežimo paslaugą, kurią buvo vėluojama suteikti.

4. Tais atvejais, kai keliaujama į abi puses, kompensacija už vėlavimą atvykti keliaujant pirmyn arba keliaujant atgal apskaičiuojama nuo pusės kainos, sumokėtos už vežimą naudojantis ta keleivių vežimo paslauga.

5. Kompensacija išmokama per vieną mėnesį nuo prašymo dėl kompensacijos pateikimo. Kompensacija gali būti išmokėta čekiais ir (arba) suteikiant kitas paslaugas, jei sąlygos, visų pirma susijusios su galiojimo laiku ir paskirties vieta, yra lanksčios. Keleiviui paprašius, kompensacija išmokama pinigais.

6. Iš kompensacijos už bilieto kainą neišskaičiuojamos finansinio sandorio tvarkymo išlaidos, pavyzdžiui, mokesčiai, išlaidos už pokalbius telefonu ar pašto ženklus. Vežėjai gali nustatyti mažiausią sumą, kurios neviršijus kompensacija nebus mokama. Ši mažiausia suma turi būti ne didesnė kaip 6 EUR.“

10. Šio reglamento 20 straipsnyje „Išimtys“ nurodyta:

„1. 17, 18 ir 19 straipsniai netaikomi keleiviams, turintiems nenustatytos datos bilietus tol, kol nenustatoma išvykimo data, išskyrus keleivius, turinčius nuolatinį ar sezoninį bilietą.

2. 17 ir 19 straipsniai netaikomi, jei apie išvykimo atšaukimą ar atidėjimą keleiviui pranešama prieš jam nusiperkant bilietą arba jei išvykimas atšaukiamas ar atidedamas dėl keleivio kaltės.

3. 17 straipsnio 2 dalis netaikoma, kai vežėjas įrodo, kad atidėjimo ar atšaukimo priežastis yra oro sąlygos, keliančios grėsmę saugiam laivo eksploatavimui.

4. 19 straipsnis netaikomas, kai vežėjas įrodo, kad atšaukimo ar atidėjimo priežastis yra oro sąlygos, keliančios grėsmę saugiam laivo eksploatavimui, arba ypatingos aplinkybės, trukdančios teikti keleivių vežimo paslaugą, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.“

11. Šio reglamento IV skyriuje „Informavimą ir skundus reglamentuojančios bendrosios taisyklės“ esančiame 24 straipsnyje „Skundai“ nurodyta:

„1. Vežėjai ir terminalų operatoriai nustato arba taiko galiojančią prieinamą skundų, susijusių su šiame reglamente numatytomis teisėmis ir pareigomis, nagrinėjimo tvarką.

2. Jei keleivis, kuriam taikomas šis reglamentas, pageidauja vežėjui arba terminalo operatoriui pateikti skundą, jis pateikia jį per du mėnesius nuo tos dienos, kai paslauga buvo ar turėjo būti suteikta. Per vieną mėnesį nuo skundo gavimo vežėjas ar terminalo operatorius praneša keleiviui, kad jo skundas yra patenkintas, atmestas ar kad tebevyksta jo nagrinėjimas. Terminas galutiniam atsakymui pateikti yra ne ilgesnis kaip du mėnesiai nuo skundo gavimo dienos.“

12. Reglamento Nr. 1177/2010 V skyriuje „Vykdymo užtikrinimas ir nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos“ esančiame 25 straipsnyje „Nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos“ nustatyta:

„1. Kiekviena valstybė narė paskiria naują ar esamą įstaigą ar įstaigas, atsakingas už šio reglamento nuostatų, susijusių su keleivių vežimo paslaugomis ir kruizais, kai vežama iš jos teritorijoje esančių uostų, ir keleivių vežimo paslaugomis, kai vežama iš trečiosios šalies į tokius uostus, vykdymo užtikrinimą. Kiekviena įstaiga imasi reikiamų priemonių užtikrinti, kad būtų laikomasi šio reglamento.

Kiekviena įstaiga veiklos organizavimo, finansavimo sprendimų, teisinės struktūros ir sprendimų priėmimo požiūriu yra nepriklausoma nuo komercinių interesų.

2. Valstybės narės praneša Komisijai apie įstaigą ar įstaigas, paskirtas remiantis šiuo straipsniu.

3. Keleivis pagal 1 dalį paskirtai kompetentingai įstaigai arba bet kuriai kitai valstybės narės paskirtai kompetentingai įstaigai pagal nacionalinę teisę gali pateikti skundą dėl galimo šio reglamento pažeidimo. Kompetentinga įstaiga per protingą laikotarpį pateikia keleiviams pagrįstus atsakymus į jų skundus.

Valstybė narė gali nuspręsti:

a) kad skundą, susijusį su sritimi, kurioje taikomas šis reglamentas, keleivis pirmiausia pateikia vežėjui arba terminalo operatoriui; ir (arba)

b) kad nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga arba bet kuri kita valstybės narės paskirta kompetentinga įstaiga veikia kaip apeliacinė įstaiga, kuri nagrinėja pagal 24 straipsnį neišspręstus skundus.

Valstybės narės, nusprendusios tam tikroms paslaugoms taikyti išimtį pagal 2 straipsnio 4 dalį, užtikrina, kad veiktų panašus keleivių teisių užtikrinimo mechanizmas.“

13. Šio reglamento 27 straipsnyje „Vykdymo užtikrinimo įstaigų bendradarbiavimas“ numatyta:

„25 straipsnio 1 dalyje nurodytos nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos keičiasi informacija apie savo darbą ir sprendimų priėmimo principus bei praktiką tokiu mastu, kuris būtinas siekiant užtikrinti nuoseklų šio reglamento taikymą. Komisija joms padeda vykdyti tą užduotį.“

B. Airijos teisė

14. 2012 m. spalio 10 d. European Union (rights of passengers when travelling by sea and inland waterway) Regulations 2012 (S.I. Nr. 394/2012) (2012 m. Potvarkis dėl Europos Sąjungos (jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisės) (toliau – 2012 m. potvarkis) 3 straipsnyje NTA nurodyta kaip įstaiga, atsakinga už Reglamento Nr. 1177/2010 taikymą, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 25 straipsnį.

15. Pagal 2012 m. potvarkio 4 straipsnio 1 dalį NTA savo iniciatyva arba gavusi keleivio skundą, manydama, kad paslaugos teikėjas nesilaiko Reglamento Nr. 1177/2010 arba jį pažeidžia, šiam paslaugos teikėjui įteikia pranešimą dėl atitinkamų pareigų nevykdymo ar pažeidimo, kuriuo paslaugos teikėjas įpareigojamas per nustatytą terminą imtis nurodytų priemonių šiam pranešimui įvykdyti. 2012 m. potvarkio 4 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad už šio pranešimo nevykdymą skiriamos baudos.

III. Faktinės aplinkybės pagrindinėje byloje, procesas Teisingumo Teisme ir prejudiciniai klausimai

16. 2016 m. Irish Continental Group plc (ICG), Irish Ferries patronuojančioji bendrovė, sudarė sutartį su pagal Vokietijos teisę įsteigta bendrove Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (toliau – laivų statykla) dėl ro-ro kelto (toliau – laivas) statybos, kurioje numatyta, kad šis laivas su visais reikiamais navigacijos leidimais bus pristatytas ICG ne vėliau kaip 2018 m. gegužės 26 d.

17. Laivas turėjo būti pradėtas naudoti 2018 m. vasaros sezoną, kad būtų galima užtikrinti susisiekimą įvairiais maršrutais, įskaitant naują nuolatinį kelionių į abi puses reisą tarp Dublino (Airija) ir Šerbūro (Prancūzija).

18. Atsižvelgdama į reiso trukmę (apie 18 val.) Irish Ferries numatė naudoti laivą, kad būtų užtikrintas persikėlimas kas antrą dieną pakaitomis su kitu laivu, kurį ji naudojo 2018 m. sezono metu maršrutais tarp Roslero (Airija) ir Šerbūro miestų bei tarp Roslero ir Roskofo (Prancūzija) miestų, taip suteikdama kasdienę, bet iš skirtingų uostų ir į skirtingus uostus persikėlimo tarp Airijos ir Prancūzijos paslaugą.

19. 2017 m. sausio mėn. laivų statykla pranešė Irish Ferries, kad planuoja pristatyti laivą ne vėliau kaip 2018 m. birželio 22 d.

20. 2017 m. spalio 27 d. Irish Ferries pradėjo rezervacijas 2018 m. sezonui; 2018 m. liepos 12 d. buvo numatytas pirmasis reisas. 2017 m. lapkričio 1 d. laivų statykla patvirtino, kad laivas bus pristatytas 2018 m. birželio 22 d.

21. 2018 m. balandžio 18 d. elektroniniu laišku laivų statykla pranešė Irish Ferries, kad laivas nebus pristatytas iki 2018 m. liepos 13 d., nes vėluoja trečioji šalis – įrangos teikėjai, jos pasamdyti kaip subrangovai, ir nurodė, kad „galimas ir vėlesnis pristatymas, be kita ko, dėl iškilusių sunkumų įrengiant išorės erdves“.

22. 2018 m. balandžio 20 d. konstatavusi, kad nėra nei galimybės pakeisti šio laivo vienu iš jos laivyno laivų, nei galimybės frachtuoti kitą laivą per laivų brokerį, Irish Ferries atšaukė laivo reisus iki naujos pristatymo datos, prie kurios buvo pridėtas papildomas terminas laivui parengti. Taigi Irish Ferries atšaukė reisus, numatytus nuo 2018 m. liepos 12 d. iki liepos 29 d. (toliau – pirmasis atšaukimas).

23. Per pirmąjį atšaukimą Irish Ferries ėmėsi kelių veiksmų. Be kita ko, ji prieš dvylika savaičių pranešė visiems atitinkamiems keleiviams apie reisų atšaukimą ir pasiūlė jiems arba nedelsiant grąžinti visą sumokėtą sumą be jokių sąlygų, arba rezervuoti kitus jų pasirinktus reisus (toliau – pakaitiniai reisai). Kadangi kitos tapačios paslaugos atitinkamuose maršrutuose nebuvo, Irish Ferries nukentėjusiems keleiviams pasiūlė pasirinkti kelis pakaitinius reisus iš kitų tiesiogiai Airiją ir Prancūziją jungiančių uostų ir į juos (pavyzdžiui, reisus iš pradžių numatytos datos išvakarėse arba kitą dieną po jos arba bet kurios kitos datos reisus, atsižvelgiant į pajėgumus) arba netiesioginį maršrutą, t. y. tranzitu per Didžiąją Britaniją (toliau – jungiamasis sausumos maršrutas). Tačiau NTA prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme ginčija tai, kad Irish Ferries visiems atitinkamiems keleiviams pasiūlė maršruto pakeitimą naudojantis jungiamuoju sausumos maršrutu.

24. Tais atvejais, kai keleiviai buvo nukreipti į Roslerą (vietoje Dublino) arba iš jo ir (arba) į Roskofą (vietoje Šerbūro) arba iš jo, Irish Ferries nepasiūlė kompensuoti jokių galimų papildomų išlaidų, kurias turėjo patirti šie keleiviai dėl išvykimo ar atvykimo uosto pakeitimo (toliau – papildomos išlaidos). Iš esmės Irish Ferries mano, kad ne visi keleiviai patyrė papildomų išlaidų, nes kai kurie keleiviai gyveno arčiau Roslero ir atostogavo arčiau Roskofo, o ne Šerbūro.

25. 2018 m. gegužės 9 d. NTA pranešė Irish Ferries, kad nagrinėja pirmojo atšaukimo aplinkybes siekdama nustatyti Reglamento Nr. 1177/2010 taikymo tvarką šiuo atveju, ir paprašė nurodyti jai priežastis, dėl kurių Irish Ferries mano, kad šį atšaukimą lėmė ypatingos aplinkybės, kurių ji negalėjo kontroliuoti. Irish Ferries pateikė NTA išsamius paaiškinimus dėl nagrinėjamo atšaukimo.

26. 2018 m. birželio 1 d. NTA paprašė Irish Ferries pateikti informaciją apie tai, kaip ji laikėsi Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnio. Irish Ferries atsakė 2018 m. birželio 8 d.; paskui taip pat vyko susirašinėjimas.

27. 2018 m. birželio 11 d. laivų statykla pranešė Irish Ferries, kad laivo pristatymas bus atidėtas iki nenustatytos dienos rugsėjo mėn. dėl subrangovo vėlavimo atlikti darbus, susijusius su elektros kabeliais ir su korpuso bei kabinos elektros sistemos įrengimu, taip pat dėl vėlavimo pristatyti vidaus įrengimo priemones, skirtas viešoms patalpoms. Negalėdama eksploatuoti laivo Irish Ferries nusprendė atšaukti visus reisus, numatytus po 2018 m. liepos 30 d. (toliau – antrasis atšaukimas). Kad ir kaip būtų, laivas buvo pristatytas 2018 m. gruodžio 12 d., t. y. vėluojant maždaug 200 dienų.

28. Per antrąjį atšaukimą Irish Ferries ėmėsi kelių veiksmų atitinkamų keleivių atžvilgiu, t. y. be kita ko, pirma, paisydama septynių–dvylikos savaičių įspėjimo termino pranešė jiems apie antrąjį atšaukimą iškart po to, kai gavo patvirtinimą, jog bus neįmanoma frachtuoti pakaitinio laivo, ir,

antra, pasiūlė jiems šiuos sprendimus: atšaukus pradinius reisus nedelsiant susigrąžinti visą sumokėtą sumą, pasinaudoti pakaitiniais reisais į Prancūziją neatlyginant galimų papildomų išlaidų ir, galiausiai, vykti jungiamuoju sausumos maršrutu, pasirinktu iš pasiūlytų variantų, iš bet kurio Airijos keltų uosto į Prancūzijos uostus, kaip antai Šerbūrą, Roskofą, Kalė ir Kaną. Pastaruoju atveju keleiviams buvo kompensuota degalų kaina kertant Didžiąją Britaniją.

29. Matyti, kad imantis šių priemonių, iš 20 000 keleivių, nukentėjusių dėl šių atšaukimų, 82 % pasirinko pakaitinius reisus su Irish Ferries arba kitais vežėjais, 3 % pasinaudojo jungiamuoju sausumos maršrutu, o likusieji 15 % nusprendė susigrąžinti visą sumokėtą sumą.

30. Kalbant apie keleivius, pasirinkusius pakaitinius reisus, pažymėtina, kad galimos papildomos išlaidos nebuvo įtrauktos į sąskaitas keleiviams ir šias išlaidas padengė Irish Ferries. Be to, Irish Ferries grąžino galimus bilieto kainos skirtumus.

31. Kalbant apie keleivius, pasirinkusius jungiamąjį sausumos maršrutą, pažymėtina, kad Irish Ferries jiems kompensavo Didžiajai Britanijai kirsti reikalingų degalų kainą.

32. Vis dėlto Irish Ferries nesumokėjo kompensacijos už vėlavimą atvykti į galutinę atvykimo vietą pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnį prašymą pateikusiems keleiviams, manydama, kad šio reglamento 18 ir 19 straipsniai netaikytini tuo pačiu metu, nes ji pasiūlė maršruto pakeitimą ir bilieto kainos grąžinimą pagal šio reglamento 18 straipsnį.

33. 2018 m. rugpjūčio 1 d. NTA pateikė Irish Ferries preliminarų pranešimą dėl 2012 m. potvarkio taikymo atšauktiems reisams; Irish Ferries į jį atsakė 2018 m. rugpjūčio 15 d.

34. 2018 m. spalio 19 d. NTA priėmė sprendimą, kuriame konstatavo, kad, pirma, Reglamentas Nr. 1177/2010 taikytinas 2018 m. vasarą atšauktiems reisams tarp Dublino ir Šerbūro, antra, Irish Ferries pažeidė šio reglamento 18 straipsnyje numatytus reikalavimus ir, trečia, šis jūrų vežėjas nesilaikė šio reglamento 19 straipsnio. Pagal 2012 m. potvarkio 4 straipsnio 1 dalį šis sprendimas buvo sukonkretintas pateikus du pranešimus. Irish Ferries pateikė savo pastabas dėl šio sprendimo.

35. 2019 m. sausio 25 d. sprendimu NTA patvirtino pagal 2012 m. potvarkio 4 straipsnio 1 dalį pateiktus pranešimus dėl Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnių (toliau – ginčijamas sprendimas).

36. Ji nusprendė, pirma, kad Irish Ferries pažeidė Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnį, kiek tai susiję su keleiviais, nukentėjusiais dėl atšauktų reisų, jei šie keleiviai turėjo keliauti į Roslerą (vietoje Dublino) arba iš jo ir (arba) į Roskofą (vietoje Šerbūro) arba iš jo. NTA paragino Irish Ferries atlyginti galimas papildomas išlaidas, kurias dėl atšauktų reisų patyrė atitinkami keleiviai, pasirinkę vykti kitu maršrutu į Roslerą (vietoje Dublino) arba iš jo ir (arba) į Roskofą (vietoje Šerbūro) arba iš jo.

37. Antra, ji nusprendė, kad Irish Ferries pažeidė Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnį, ir nurodė sumokėti kompensaciją keleiviams dėl vėlavimo atvykti į galutinę atvykimo vietą, kaip nustatyta vežimo sutartyje.

38. Irish Ferries apskundė ginčijamą sprendimą ir pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnius pateiktus pranešimus High Court (Aukštasis teismas, Airija), teigdama, pirma, kad šis reglamentas netaikytinas, kai išvykimas buvo atšauktas likus kelioms

savaitėms iki numatytų reisų datos. Antra, Irish Ferries ginčijo tai, kaip NTA aiškino ir taikė minėto reglamento 18–20 straipsnius. Konkrečiau kalbant, ji teigė, kad vėlavimas pristatyti laivą – tai „ypatinga aplinkybė“, atleidžianti ją nuo šio reglamento 19 straipsnyje numatytos kompensacijos mokėjimo. Trečia, Irish Ferries priekaištavo NTA, kad ši pažeidė to paties reglamento 25 straipsnį viršydama savo įgaliojimus. Iš esmės, NTA įgyvendino savo kompetenciją transporto paslaugų iš Prancūzijos į Airiją atžvilgiu, nors šios paslaugos priklauso išimtinei Prancūzijos valdžios institucijų kompetencijai. Ketvirta, Irish Ferries kaltino NTA pažeidus Reglamento Nr. 1177/2010 24 straipsnį, nes NTA neapribojo savo sprendimo poveikio tik keleiviais, kurių paduotas skundas atitiko formą ir terminus, numatytus šio reglamento 24 straipsnyje. Galiausiai, penkta, Irish Ferries ginčijo šio reglamento galiojimą atsižvelgiant į proporcingumo, teisinio saugumo ir vienodo požiūrio principus bei į Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (toliau – Chartija) 16, 17 ir 20 straipsnius.

39. Šiomis aplinkybėmis High Court (Aukštasis teismas) 2019 m. liepos 22 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2019 m. liepos 26 d., nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„A. [Reglamento Nr. 1177/2010] taikymas

1) Ar [Reglamentas Nr. 1177/2010] (ypač jo 18 ir (arba) 19 straipsniai) taikomas tokiomis aplinkybėmis, kai keleiviai padarė išankstinius užsakymus ir sudarė vežimo sutartis, taip pat kai keleivių vežimo paslaugos atšaukiamos iki numatyto išvykimo likus ne mažiau kaip septynioms savaitėms, nes kelto operatoriui pavėluota pristatyti naują laivą? Ar šiuo atžvilgiu su reglamento taikymu yra susijęs kuris nors aspektas (ar visi aspektai):

   a) paslauga galiausiai buvo suteikta pavėlavus 200 dienų,

   b) kelto operatorius turėjo atšaukti visus atitinkamo sezono reisus,

   c) nebuvo galima įsigyti jokio kito tinkamo laivo,

   d) keltų operatorius daugiau kaip 20 000 keleivių iš naujo užsakė kitus reisus arba grąžino už bilietus sumokėtus pinigus,

   e) reisai buvo vykdomi nauju maršrutu, kurį atidarė kelto operatorius, neteikiantis šiame maršrute panašios alternatyvios paslaugos?

   B. [Reglamento Nr. 1177/2010] 18 straipsnio aiškinimas

   Atsakyti į šį klausimą reikia tik tuo atveju, jei galima taikyti [Reglamento Nr. 1177/2010] 18 straipsnį.

2) Jei keleivio maršrutas pakeičiamas pagal [šį] 18 straipsnį, ar sudaroma nauja vežimo sutartis ir todėl teisė į kompensaciją pagal 19 straipsnį turi būti nustatyta pagal šią naują sutartį, o ne pagal pradinę vežimo sutartį?

3) a) Jei taikomas 18 straipsnis, ar tuomet, kai atšaukiamas reisas ir šiuo maršrutu neteikiama alternatyvi paslauga (t. y. tarp šių dviejų uostų nėra tiesioginio susisiekimo), alternatyvų reisą kitu galimu maršrutu ar maršrutais, kuriuos pasirinko keleivis, įskaitant „jungiamąjį sausumos maršrutą“ (pvz., keliaujant iš Airijos į Jungtinę Karalystę keltu, tada važiuojant transporto priemone, kai kuro išlaidas atlygina kelto

operatorius, į JK uostą, iš kurio galima nuplaukti į Prancūziją, o tada iš ten plaukiant į Prancūziją, kai keleivis gali pasirinkti bet kurį reisą), galima laikyti „vyk[imu] į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu“, kaip tai suprantama pagal 18 straipsnį? Jeigu ne, kokie kriterijai turi būti taikomi nustatant, ar pakeistu maršrutu vykstama „panašiomis kelionės sąlygomis“?

b) Jei nėra alternatyvaus reiso atšauktu maršrutu ir todėl nukentėjęs keleivis negali tiesiogiai nuplaukti iš pradinio įlaipinimo uosto į galutinę atvykimo vietą, kaip nurodyta vežimo sutartyje, ar vežėjas privalo apmokėti papildomas išlaidas, kurios susidaro keleiviui keliaujant pakeistu maršrutu į naują įlaipinimo uostą ir iš jo ir (arba) į naują galutinį atvykimo uostą ir iš jo?

C. [Reglamento Nr. 1177/2010] 19 straipsnio aiškinimas

4) a) Ar [Reglamento Nr. 1177/2010] 19 straipsnis gali būti taikomas, kai kelionė faktiškai jau buvo atšaukta likus ne mažiau kaip septynioms savaitėms iki numatyto išvykimo? Jei [šis] 19 straipsnis taikomas, ar jis taikomas, kai buvo taikomas [šio reglamento] 18 straipsnis ir keleivis buvo nukreiptas pakeistu maršrutu nepatirdamas papildomų išlaidų ir (arba) gavo kompensaciją, ir (arba) pasirinko vėlesnį reisą?

b) Jei taikomas [Reglamento Nr. 1177/2010] 19 straipsnis, kas yra „galutinė atvykimo vieta“ pagal [šį] straipsnį?

5) Jei [Reglamento Nr. 1177/2010] 19 straipsnis gali būti taikomas:

a) Kaip tokiomis aplinkybėmis nustatoma vėlavimo trukmė?

b) Kaip pagal [šį] 19 straipsnį turi būti apskaičiuojama kaina, kai vertinamas mokėtinos kompensacijos dydis, ir, pirmiausia, ar tokiu atveju atsižvelgiama į išlaidas, susijusias su papildomomis paslaugomis (pvz., kajutėmis, gyvūnų pervežimu ir pirmos klasės keleivių laukiamosiomis salėmis)?

D. [Reglamento Nr. 1177/2010] 20 straipsnio 4 dalies aiškinimas

6) Jeigu [Reglamentas Nr. 1177/2010] taikomas, ar tuomet 1 klausime nurodytos aplinkybės ir motyvai laikytini „ypating[omis] aplinkybė[mis], kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių“ [Reglamento Nr. 1177/2010] 20 straipsnio 4 dalies tikslais?

E. [Reglamento Nr. 1177/2010] 24 straipsnio aiškinimas

7) Ar pagal [Reglamento Nr. 1177/2010] 24 straipsnį bet kuriam keleiviui, siekiančiam gauti kompensaciją pagal [šio] reglamento 19 straipsnį, nustatoma privaloma pareiga pateikti skundą per du mėnesius nuo tos dienos, kai paslauga buvo suteikta arba turėjo būti suteikta?

F. [Reglamento Nr. 1177/2010] 25 straipsnio aiškinimas

8) Ar nacionalinės kompetentingos institucijos, atsakingos už [Reglamento Nr. 1177/2010] įgyvendinimą, jurisdikcija apsiriboja reisais, susijusiais su [šio] reglamento 25 straipsnyje nurodytais uostais, o gal ji taip pat gali apimti grįžimo reisą iš kitos valstybės narės uosto į nacionalinės kompetentingos institucijos valstybės uostą?

G. Sprendimo ir pranešimų galiojimas

9) a) Kokius ES teisės principus ir taisykles turėtų taikyti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, vertindamas nacionalinės [Reglamento Nr. 1177/2010] įgyvendinimo užtikrinimo įstaigos sprendimo ir (arba) pranešimų galiojimą pagal Chartijos 16, 17, 20 ir (arba) 47 straipsnius, ir (arba) proporcingumo, teisinio tikrumo ir vienodo požiūrio principus?

b) Ar nacionalinis teismas turėtų taikyti pagrįstumo tikrinimą, jei padaryta akivaizdi klaida?

H. [Reglamento Nr. 1177/2010] galiojimas

Šis klausimas kyla tik atsižvelgiant į atsakymus į ankstesnius klausimus.

10) Ar ES teisės požiūriu [Reglamentas Nr. 1177/2010] galioja visų pirma atsižvelgiant į:

a) Chartijos 16, 17 ir 20 straipsnius,

b) aplinkybę, kad oro vežėjai neprivalo išmokėti kompensacijos, jei jie oro transporto keleiviams praneša apie atšauktą skrydį mažiausiai prieš dvi savaites iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ([Reglamento Nr. 261/2004] 5 straipsnio 1 dalies c punkto i papunktis),

c) proporcingumo, teisinio tikrumo ir vienodo požiūrio principus?

40. Rašytines pastabas pateikė pagrindinės bylos šalys, Airija, Europos Parlamentas, Europos Sąjungos Taryba ir Europos Komisija. Tų pačių suinteresuotųjų šalių atstovai dalyvavo 2020 m. rugsėjo 9 d. įvykusiame teismo posėdyje.

IV. Analizė

41. Dešimt šio prašymo priimti prejudicinį sprendimą klausimų susiję su įvairiais Reglamento Nr. 1177/2010 aspektais. Iš esmės pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš pradžių siekia išsiaiškinti, ar šis reglamentas taikytinas pagrindinėje byloje. Paskui, antruoju–devintuoju klausimais, jis prašo išaiškinti tam tikras konkrečias to reglamento nuostatas. Galiausiai dešimtuoju klausimu šis teismas prašo Teisingumo Teismo priimti sprendimą dėl to paties reglamento galiojimo.

42. Siekiant išnagrinėti Sąjungos teisės akto galiojimą, iš pradžių reikia atmesti prielaidą, kad šis nagrinėjimas visiškai nesusijęs su pagrindinės bylos faktais ar dalyku[6]. Taigi prieš nagrinėjant dešimtąjį klausimą reikia išnagrinėti pirmąjį klausimą.

43. Be to, kai kyla abejonių dėl Sąjungos teisės akto nuostatų galiojimo dėl tariamo tam tikrų bendrųjų principų pažeidimo, pirmiausia reikia nustatyti šių nuostatų prasmę. Pagal bendrąjį aiškinimo principą Sąjungos teisės nuostatos turi būti aiškinamos kiek įmanoma taip, kad nebūtų paneigtas jų galiojimas, ir taip, kad jos atitiktų visą pirminę teisę[7]. Jei jų galiojimas būtų nagrinėjamas iš anksto nenustačius jų prasmės, būtų nepaisoma šio principo. Kadangi antrasis–

6 Šiuo klausimu žr. 1981 m. birželio 16 d. Sprendimą *Salonia* (126/80, EU:C:1981:136, 6 punktas).

7 Šiuo klausimu žr. 2013 m. sausio 31 d. Sprendimą *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, 44 punktas).

devintasis klausimai susiję su kelių Reglamento Nr. 1177/2010 nuostatų, kurių galiojimas nurodytas dešimtajame klausime, išaiškinimu, pirmiausia reikia atsakyti į šiuos pirmuosius klausimus.

44. Todėl atlikdamas analizę paisysiu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimų eiliškumo. Pirmiausia išnagrinėsiu Reglamento Nr. 1177/2010 taikymo sritį (pirmasis klausimas), paskui – konkrečias jo nuostatas (antrasis–devintasis klausimai) ir galiausiai – šio reglamento galiojimą (dešimtasis klausimas).

A. Dėl Reglamento Nr. 1177/2010 taikymo

45. Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia apskritai sužinoti, ar taikytinas Reglamentas Nr. 1177/2010 ir, konkrečiau kalbant, ar jo 18 ir 19 straipsniai taikytini tuo atveju, kai jūrų transporto paslauga atšaukiama įspėjus apie šį atšaukimą likus ne mažiau kaip septynioms savaitėms iki iš pradžių numatyto išvykimo, nes buvo pavėluota pristatyti laivą, skirtą šiai vežimo paslaugai užtikrinti, ir jis negalėjo būti pakeistas.

46. Tiesa, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui taip pat kyla klausimas dėl Reglamento Nr. 1177/2010 taikymo atsižvelgiant į visas aplinkybes, išdėstytas pirmojo klausimo a–e punktuose. Tačiau Irish Ferries, iš kurios pateiktų argumentų, atrodo, išplaukia pirmasis klausimas, nurodo šias aplinkybes tik tam, kad pagrįstų savo argumentus, susijusius su principu impossibilium nulla obligatio est. Šiuo atveju manau, kad nurodytos aplinkybės negali pakeisti mano analizės, susijusios su Reglamento Nr. 1177/2010 taikymu, todėl jos neturi būti vertinamos atskirai. Tačiau į tas pačias aplinkybes galima atsižvelgti nagrinėjant šeštąjį klausimą ir analizuojant „pagrįstas priemones“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 20 straipsnio 4 dalį.

47. Be to, savo pirmajame klausime prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas vartoja dvi skirtingas sąvokas, t. y. keleivių „išankstinių užsakymų [rezervacijų]“ ir jų sudarytų „vežimo sutarčių“. Taigi dėl šio klausimo formuluotės a priori galima manyti, kad šis teismas atskiria šias dvi sąvokas. Tačiau pirmasis klausimas susijęs su keleiviais, kurie atliko rezervacijas ir tuo pat metu sudarė vežimo sutartis. Taigi Teisingumo Teismo neprašoma atskirai pareikšti nuomonę, pirma, dėl rezervaciją atlikusių keleivių situacijos ir, antra, dėl vežimo sutartį sudariusių keleivių situacijos.

48. Išsamumo dėlei reikia pažymėti, kad, skirtingai nei Reglamento Nr. 261/2004 atveju, Reglamente Nr. 1177/2010 apibrėžiant jo taikymo sritį „rezervacijos“ sąvoka nevartojama [8].

49. Nors ši sąvoka vartojama tik Reglamento Nr. 1177/2010 II skyriuje „Neįgaliųjų ir riboto judumo asmenų teisės“, remiantis šio skyriaus nuostatomis galima manyti, kad rezervacija atliekama prieš sudarant vežimo sutartį. Iš tiesų šio reglamento 7 ir 8 straipsniuose atskiriami rezervacijos patvirtinimas ir bilieto išdavimas.

50. Vadovaujantis šia logika, iš Reglamento Nr. 1177/2010 3 straipsnio m ir n punktuose pateiktų sąvokų apibrėžties matyti, kad „vežimo sutarties“ buvimą įrodo, be kita ko, „bilietas“. Tačiau šiame reglamente nenustatytas analogiškas ryšys tarp „vežimo sutarties“ ir „rezervacijos“ [9]. Be to, minėto

[8] Iš tiesų, Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalyje iš esmės numatyta, kad šis reglamentams taikomas keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, jei jie turi patvirtintą rezervaciją ir atvyksta registruotis.

[9] Vis dėlto Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio g punkte nustatytas ryšys tarp „rezervavimo“ ir „bilieto“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio f punktą. Pagal pirmąją nuostatą „rezervavimas“ – tai faktas, kad keleivis turi bilietą ar kitą įrodymą, kuriame nurodyta, kad oro vežėjas arba turizmo kelionių organizatorius rezervaciją patvirtino ir įregistravo.

reglamento 3 straipsnio m punkte nurodyta, kad vežimo sutartis – tai sutartis, kurią sudarė „vežėjas ir keleivis vienai ar daugiau keleivių vežimo ar kruizo paslaugų suteikti“. Taigi negalima atmesti galimybės, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas ketino susieti keleivio „statusą“ ne su rezervacijos atlikimu, o su vežimo sutarties sudarymu. Vis dėlto, kaip nurodžiau [10], prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo pirmajame klausime padarytos išvados dėl galimų skirtumų tarp „išankstinių užsakymų [rezervacijų]“ ir „vežimo sutarčių“ neturi reikšmės. Iš tiesų iš šio klausimo formuluotės matyti, kad kiekvienas rezervaciją atlikęs keleivis taip pat sudarė vežimo sutartį.

1. Pirmojo prejudicinio klausimo išdėstymas

51. Pirmasis klausimas išplaukia iš Irish Ferries argumento, kad Reglamentas Nr. 1177/2010 taikomas tik dviem keleivių kategorijoms, t. y. pirma, keleiviams, kurių artimiausiu metu numatytas reisas atidedamas arba atšaukiamas ir kurie fiziškai yra uoste, ir, antra, tam tikrame kruizo etape esantiems keleiviams. Tačiau šis reglamentas netaikomas keleiviams, kuriuos vežėjas iš anksto įspėjo apie reiso atšaukimą likus ne mažiau kaip septynioms savaitėms iki išvykimo [11].

52. Tvirtindama, kad ši trečioji keleivių kategorija nepatenka į Reglamento Nr. 1177/2010 taikymo sritį, Irish Ferries pirmiausia remiasi šio reglamento nuostatų tekstu ir jo bendra struktūra.

53. Visų pirma, kadangi Reglamento Nr. 1177/2010 III skyriaus pavadinime vartojama sąvoka „kelionės pertraukimas“, Irish Ferries daro išvadą, kad šis reglamentas nesusijęs su transporto paslaugomis, kurios dar nepradėtos teikti.

54. Be to, pagal Reglamento Nr. 1177/2010 17 straipsnio 1 ir 2 dalis vežėjai įpareigojami suteikti keleiviams informaciją ir tam tikras paslaugas (pasiūlyti „užkandžių, patiekalų ar gaiviųjų gėrimų“ ir „nakvynę laive ar sausumoje“), jei transporto paslauga atšaukiama arba atidedama. Irish Ferries nuomone, ši nuostata turi prasmę tik tuomet, jei ji taikoma keleiviams, kurie jau yra uoste ar uosto terminale.

55. Vadovaudamasi šia logika Irish Ferries nurodo, kad atšaukto ar atidėto išvykimo atveju pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnio 1 ir 3 dalis, pirma, įpareigojama „nedelsiant“ pasiūlyti keleiviui maršruto pakeitimą arba sumokėtos sumos grąžinimą ir, antra, numatyta, kad grąžinama suma turi atitikti bilieto kainą „už neįvykusią kelionės dalį ar dalis“. Šio reglamento 19 straipsnis taip pat taikomas keleiviams, jei „į galutinę atvykimo vietą jie bus atvežami vėliau“, taigi jis nesusijęs su keleiviais, kurie vyksta tranzitu ar yra uoste. Be to, šiose dviejose nuostatose numatytos vėlavimo išvykti ir atvykti ribos reiškia, Irish Ferries teigimu, jog kalbama apie nuostatą, taikytiną keleiviams, kurie vyksta tranzitu arba yra netoli uosto.

56. Antra, Irish Ferries teigia, kad kompensacija oro ir geležinkelių transporto keleiviams nemokama, jei jiems buvo pranešta apie transporto paslaugos atšaukimą mažiausiai prieš dvi savaites (Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktas) arba gerokai iš anksto (Komisijos aiškinamosios gairės [12]). Nors Reglamentu Nr. 1177/2010 siekiama užtikrinti, kaip nurodyta jo 1 konstatuojamojoje dalyje, aukštą jūrų transporto keleivių apsaugos lygį, panašų į

[10] Žr. šios išvados 47 punktą.

[11] Prejudiciniuose klausimuose nurodytas septynių savaičių įspėjimo terminas skaičiuojamas nuo datos, kai *Irish Ferries* pranešė savo keleiviams apie vežimo paslaugų atsaukimą. Žr. šios išvados 28 punktą.

[12] Komisijos komunikatas, [Reglamento Nr. 1371/2007] aiškinamosios gairės (OL C 220, 2015, p. 1) https://EUR-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015XC0704(01).

kitų rūšių transporto srityse užtikrinamą keleivių apsaugos lygį, šis reglamentas negali būti taikomas, kai keleiviams apie atšaukimą buvo iš anksto pranešta likus ne mažiau kaip septynioms savaitėms.

57. Trečia, Irish Ferries teigia, kad pirmojo klausimo a–e punktuose išdėstytos aplinkybės parodo sunkumų, su kuriais buvo susidurta dėl vėlavimo pristatyti laivą, mastą. Šiomis aplinkybėmis, remdamasi principu impossibilium nulla obligatio est, pripažintu Teisingumo Teismo jurisprudencijoje [13], ji teigia, pirma, kad Sąjungos teisės nuostatoje negali būti nustatyta pareiga, kurios neįmanoma įvykdyti. Antra, ji iš esmės teigia, jog iškilę sunkumai yra tokie, kad su keleiviais sudarytos sutartys turėjo būti laikomos nutrauktomis dėl negalėjimo vykdyti.

58. Kadangi pirmuoju klausimu pakartojami Irish Ferries pateikti argumentai, šį klausimą nagrinėsiu atsižvelgdamas į tris pirmiau nurodytų argumentų grupes.

2. Dėl Reglamento Nr. 1177/2010 teksto ir bendros struktūros

59. Pirmiausia reikia pažymėti, kad Reglamento Nr. 1177/2010 2 straipsnio „Taikymo sritis“ 1 dalyje nustatytos keleivių kategorijos, kurioms šis reglamentas taikomas, ir kad 2 straipsnio 2 dalyje apibrėžtos tos kategorijos, kurioms jis netaikomas. Nėra jokio pagrindo manyti, kad jei keleiviui buvo iš anksto pranešta apie atšaukimą, jis nepatenka į minėto reglamento taikymo sritį. Tokios sąlygos šioje nuostatoje paprasčiausiai nėra.

60. Tiesa, kad pagal Reglamento Nr. 1177/2010 2 straipsnio 1 dalį šis reglamentas taikomas keleiviams, kurie naudojasi vežimo paslaugomis arba dalyvauja kruize. Vis dėlto iš to negalima daryti išvados, kad šis reglamentas netaikomas keleiviams, kurių kelionė dar neprasidėjo.

61. Iš tiesų Reglamente Nr. 1177/2010 yra nuostatų, kurių taikymas tame etape, kai kelionė dar faktiškai neprasidėjo, nekelia jokių abejonių. Pavyzdžiui, šio reglamento 4 straipsnio 2 dalyje iš esmės numatyta, kad vežėjai arba bilietų pardavėjai turi siūlyti visuomenei sutarties sąlygas ir tarifus nediskriminuodami vartotojų. Taip pat pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalį draudžiama atsisakyti rezervuoti, išduoti ar kitaip suteikti bilietą arba įlaipinti asmenis būtent dėl negalios arba riboto judumo.

62. Be to, Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004, pasiūlymo [14] (toliau – reglamento pasiūlymas) 2 straipsnyje nebuvo nurodyti keleiviai, kuriems šis reglamentas taikomas. Šiame straipsnyje buvo nustatyta, kad reglamentas taikomas „komercinėms keleivių vežimo jūrų ir vidaus vandenų maršrutais paslaugoms“. Ši nuostata iš esmės buvo galutinai suformuluota po to, kai buvo pateikta per pirmąjį svarstymą priimta Parlamento nuomonė [15] ir per pirmąjį svarstymą priimta Tarybos pozicija [16]. Tačiau niekas neleidžia manyti, kad šios institucijos ketino Reglamento Nr. 1177/2010 taikymo sritį apibrėžti taip, kaip siūlo Irish Ferries. Atsižvelgiant į tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, panašų į kitų rūšių transporto

[13] Šiuo klausimu *Irish Ferries* remiasi 2016 m. kovo 3 d. Sprendimu *Daimler* (C-179/15, EU:C:2016:134, 42 punktas) ir 2018 m. lapkričio 6 d. Sprendimu *Scuola Elementare Maria Montessori / Komisija, Komisija / Scuola Elementare Maria Montessori ir Komisija / Ferracci* (C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, 79 punktas).

[14] COM(2008) 816 *final*.

[15] Remiantis Parlamento nuomone P6_TC1-COD(2008)0246, reglamentas taikomas „komerciniam keleivių vežimui jūrų ir vidaus vandenų keleiviniais laivais“. Taip pat žr. pranešimo dėl reglamento pasiūlymo pakeitimą Nr. 9 (2008/0246(COD)).

[16] Remiantis Tarybos pozicija (ES) Nr. 5/2010 (OL C 122 E, 2010, p. 19), reglamentas taikomas keleiviams, kurie naudojosi vežimo paslaugomis arba dalyvavo kruize.

srityse užtikrinamą keleivių apsaugos lygį, kuriuo parengiamųjų darbų pradžioje buvo grindžiamas reglamento pasiūlymas ir kuris įtvirtintas jo 1 konstatuojamojoje dalyje, tokiam ketinimui turėtų būti skirtas ypatingas dėmesys. Iš tiesų Reglamento Nr. 1177/2010 taikymo srities apribojimas reikštų keleivių apsaugos lygio sumažėjimą.

63. Toliau, konkrečiau kalbant apie Reglamento Nr. 1177/2010 III skyriaus nuostatų ir visų pirma jo 18 ir 19 straipsnių taikymą, manau, kad, priešingai, nei teigia Irish Ferries, sąvoka „kelionės pertraukimas“, esanti pačiame šio skyriaus pavadinime, negali būti aiškinama taip, jog kelionės dalis turi būti įvykdyta dar prieš kelionės pertraukimą, kad situacija patektų į šio skyriaus taikymo sritį. Iš tiesų, remiantis Irish Ferries aiškinimu, sąvokos „kelionė“ apibrėžtis iš esmės lemtų šio skyriaus nuostatų taikymo sritį. Kadangi ši sąvoka šiame reglamente neapibrėžta, šios sąvokos prasmė turi būti nustatyta kuo tiksliau.

64. Be to, Reglamento Nr. 1177/2010 20 straipsnyje „Išimtys“ yra nurodytos situacijos, kai šio reglamento 18 ir 19 straipsniai netaikomi. Tarp šių situacijų nėra nei atvejo, kai iš anksto pranešama apie atšaukimą, nei atvejo, kai vykstant kelionei ji pertraukiama. Be to, doktrinoje pažymėta, kad situacijos, kuriomis pagal šias nuostatas kyla vežėjo atsakomybė, nors kelionė nebuvo pertraukta, yra dažnesnės ir svarbesnės praktiniu požiūriu [17].

65. Žinoma, paslaugos, nemokamai teikiamos keleiviams pagal Reglamento Nr. 1177/2010 17 straipsnio 1 ir 2 dalis, atrodo svarbios keleiviui, ypač jo kelionės metu. Tačiau įpareigojimas taikyti šią nuostatą tokiomis aplinkybėmis, kaip aprašytos pirmajame klausime, tampa „švelnesnis“ atsižvelgiant į joje pateiktus patikslinimus, kad šios paslaugos, kiek tai susiję su užkandžiais, patiekalais ar gaiviaisiais gėrimais, pasiūlomos „atsižvelgiant į laukimo laiką, <…> jei jų yra arba jei jų įmanoma pristatyti dedant protingas pastangas“, o kiek tai susiję su nakvyne laive ar sausumoje, – jei tai tampa būtina.

66. Galiausiai pakanka pažymėti, kad Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniuose nėra paminėta, jog įpareigojimas iš anksto pranešti apie atšaukimą sudaro šių nuostatų netaikymo sąlygą. Be to, vykstant parengiamiesiems darbams, pakeitimas Nr. 59, kuris buvo pasiūlytas Parlamento nuomonėje po pirmojo svarstymo ir pagal kurį jūrų vežėjas neprivalo mokėti jokios kompensacijos, jei jis pranešė keleiviui apie reiso atšaukimą ne vėliau kaip likus trims dienoms iki numatyto išvykimo, nebuvo įtrauktas į Reglamentą Nr. 1177/2010. Ši aplinkybė patvirtina teiginį, kad teisės aktų leidėjas neketino apriboti šio reglamento ar jo 18 ir 19 straipsnių taikymo srities taip, kaip siūlo Irish Ferries.

3. Dėl analogijos tarp reglamentų Nr. 261/2004, 1371/2007, 1177/2010 ir 181/2011

67. Pagal Reglamento Nr. 1177/2010 1 konstatuojamąją dalį šiuo reglamentu siekiama užtikrinti jūrų transporto keleivių apsaugos lygį, panašų į kitų rūšių transporto srityse užtikrinamą keleivių apsaugos lygį. De lege ferenda, tam tikrais teisėkūros projektais siekiama nustatyti panašų vartotojų apsaugos lygį Sąjungoje [18]. Tačiau pagal suformuotą jurisprudenciją skirtingų transporto

[17] Šiuo klausimu žr. Stec, M., „Ochrona pasażera w transporcie morskim i w żegludze śródlądowej w świetle rozporządzenia (UE) nr 1177/2010“, in Kostański, P., Podrecki, P. ir Targosz, T., (leid.), *Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple*, Wolters Kluwer, Varšuva, 2017, p. 1408.

[18] Žr. Erceg, B. ir Vasilj, A., „Current affairs in passengers rights protection in the European Union“, *ES and Comparative Law Issues and Challenges*, 2018, t. 2, p. 222 ir 223.

rūšių veiklos sektoriuje veikiančių įmonių situacija nėra panaši, nes, atsižvelgiant į šių skirtingų transporto rūšių veikimo būdus, prieinamumo sąlygas ir tinklų pasiskirstymą, jos nėra viena kitą pakeičiančios, kiek tai susiję su naudojimosi jomis sąlygomis [19].

68. Pavyzdžiui, Sąjungos teisės lygmeniu geležinkelių keleivių teisės yra įtvirtintos Reglamente Nr. 1371/2007. Šiame reglamente numatyta, be kita ko, kad neprarasdamas teisės į transportą, keleivis iš geležinkelio įmonės gali reikalauti kompensacijos už vėlavimą, jei jo traukinys iš išvykimo vietos į atvykimo vietą, kurios abi nurodytos biliete, važiuoja vėluodamas ir už šį vėlavimą nebuvo grąžinta bilieto kaina pagal šio reglamento 16 straipsnį [20]. Tame reglamente nenumatyta, kad geležinkelio įmonės atleidžiamos nuo pareigos sumokėti kompensaciją pagal Reglamento Nr. 1371/2007 17 straipsnio 1 dalį, jei vėluojama dėl force majeure atvejo. Šiomis aplinkybėmis gali kilti klausimas, ar vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai, numatyti reglamentuose Nr. 261/2004, 1177/2010 ir 181/2011 ir atitinkamai susiję su keleivių vežimu lėktuvais, laivais, taip pat autobusais ir tolimojo susisiekimo autobusais, gali būti pagal analogiją taikomi vežimo geležinkeliais atveju.

69. Sprendime ÖBB-Personenverkehr [21] Teisingumo Teismas į šį klausimą atsakė neigiamai. Remdamasis šios išvados 67 punkte nurodyta jurisprudencija, Teisingumo Teismas pripažino, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas galėjo nustatyti taisykles, kuriose numatytas skirtingas vartotojo apsaugos lygis pagal atitinkamą transporto sektorių [22].

70. Atsižvelgiant į šiuos jurisprudencijoje pateiktus paaiškinimus, su įvairiomis transporto rūšimis susiję teisės aktai negali būti sugretinti įtvirtinant jurisprudencijoje tam tikras išvadas, pagal kurias būtų suderintos, kiek tai susiję su bet kokiu vežimo būdu, vežėjų pareigos keleivių vežimo paslaugos atšaukimo ar vėlavimo atveju. Taigi reikia paisyti Sąjungos teisės aktų leidėjo valios neįtvirtinti tokios šių teisės aktų analogijos.

4. Dėl principo „impossibilium nulla obligatio est“

71. Šis principas reiškia, kad įpareigojimai, kurių įvykdymas objektyviai ir absoliučiai yra neįmanomas, negali būti nustatomi asmenims pagal atitinkamas teisės nuostatas [23] ir kad Sąjungos teisės nuostatos turi būti aiškinamos taip, kad būtų galima išvengti tokių įpareigojimų nustatymo [24].

72. Vis dėlto objektyvaus ir absoliutaus negalėjimo negalima prilyginti atvejui, kai yra sunkumų vykdant iš Sąjungos teisės kylančias pareigas. Tuo labiau kad vartotojų, įskaitant jūrų transporto keleivių, apsaugos tikslo svarba gali pateisinti neigiamus ir net sunkius ekonominius padarinius tam tikriems ūkio subjektams [25]. Be to, nors Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniuose yra

[19] Žr. 2006 m. sausio 10 d. Sprendimą *IATA ir ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, 96 punktas), 2013 m. sausio 31 d. Sprendimą *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, 56 punktas) ir 2013 m. rugsėjo 26 d. Sprendimą *ÖBB-Personenverkehr* (C-509/11, EU:C:2013:613, 47 punktas).

[20] Žr. Reglamento Nr. 1371/2007 17 straipsnio 1 dalį.

[21] 2013 m. rugsėjo 26 d. sprendimas (C-509/11, EU:C:2013:613, 48 punktas).

[22] Žr. 2013 m. rugsėjo 26 d. Sprendimą *ÖBB-Personenverkehr* (C-509/11, EU:C:2013:613, 47 punktas).

[23] Pagal analogiją su jurisprudencija, susijusia su šio principo taikymu Komisijos sprendimams, žr. 2018 m. lapkričio 6 d. Sprendimą *Scuola Elementare Maria Montessori / Komisija, Komisija / Scuola Elementare Maria Montessori ir Komisija / Ferracci* (C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, 82 punktas ir nurodyta jurisprudencija).

[24] Šiuo klausimu žr. 2016 m. kovo 3 d. Sprendimą *Daimler* (C-179/15, EU:C:2016:134, 42 punktas).

[25] Pagal analogiją žr. 2012 m. spalio 23 d. Sprendimą *Nelson ir kt.* (C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 81 punktas).

nustatytos pareigos vežėjui, vis dėlto pagal šio reglamento 20 straipsnio 3 ir 4 dalis leidžiama vežėją atleisti nuo šių pareigų konkrečiomis aplinkybėmis ir užtikrinama, kad jis neatsidurtų tokioje situacijoje, kurią būtų galima prilyginti absoliutaus negalėjimo situacijai.

73. Dėl tų pačių priežasčių, siekdamas nustatyti, ar pagal nacionalinę teisę su keleiviais sudarytos sutartys turi būti laikomos nutrauktomis dėl negalėjimo vykdyti, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi atsižvelgti į tai, kad šios sutartys, nepriklausomai nuo joms taikytinos teisės, yra susijusios su pareigomis, kylančiomis iš Reglamento Nr. 1177/2010, pagal kurį, kaip jau paaiškinau, vežėjui negali būti nustatyti neįmanomi įvykdyti sutartiniai įsipareigojimai.

74. Užbaigdamas analizę, susijusią su pirmuoju prejudiciniu klausimu, siūlau į jį atsakyti taip: Reglamentas Nr. 1177/2010, visų pirma jo 18 ir 19 straipsniai, taikomas tokiu atveju, kai jūrų transporto paslauga atšaukiama įspėjus iš anksto, nes buvo pavėluota pristatyti laivą, skirtą šiai transporto paslaugai užtikrinti, ir jis negalėjo būti pakeistas kitu laivu.

B. Dėl Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniuose vartojamos sąvokos „galutinė atvykimo vieta“

75. Trečiojo klausimo a punktu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas prašo Teisingumo Teismo patikslinti, ar keleivių maršruto pakeitimas, pasiūlant pakaitinį reisą (pakaitinius reisus) kitu maršrutu, nei buvo iš pradžių numatyta, arba jungiamąjį sausumos maršrutą (keliais ar geležinkeliais), laikytinas „vyk[imu] į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu“ „panašiomis kelionės sąlygomis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnį.

76. Trečiojo klausimo b punktu šis teismas siekia sužinoti, ar tuo atveju, kai joks tiesioginis pakaitinis reisas neįmanomas pradiniu maršrutu, ar keleiviams, kurių maršrutas pakeistas, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnį, turi būti atlygintos galimos papildomos finansinės išlaidos, patirtos, pirma, atvykstant į pakaitinius įlaipinimo ir išlaipinimo uostus ir, antra, išvykstant iš šių uostų.

77. Ketvirtojo klausimo b punktas taip pat susijęs su sąvokos „galutinė atvykimo vieta“ aiškinimu atsižvelgiant į teisę į kompensaciją, numatytą Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnyje.

78. Siekiant atsakyti į šiuos klausimus, reikia išaiškinti sąvoką „galutinė atvykimo vieta“, vartojamą šio reglamento nuostatose [26]. Todėl šiuos klausimus siūlau nagrinėti kartu.

1. Dėl sąvokos „galutinė atvykimo vieta“

79. Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniuose vartojama sąvoka „galutinė atvykimo vieta“ reiškia galutinę atvykimo vietą, kaip nustatyta vežimo sutartyje. Taigi šio reglamento sistemoje ši sąvoka visuomet atitinka atvykimo vietą, dėl kurios susitarė šalys. Kadangi „bilietas“, kaip jis suprantamas pagal minėto reglamento 3 straipsnio n punktą, iš esmės yra vežimo sutarties įrodymas, galutinė atvykimo vieta, kaip esminis šios sutarties elementas, iš principo taip pat turi būti nurodyta biliete.

[26] Žr. mano analizę, susijusią su antruoju klausimu ir ketvirtojo klausimo a punktu.

80. Be to, Reglamento Nr. 1177/2010 sistemoje sąvoka „galutinė atvykimo vieta“ vartojama siekiant nustatyti vietą, į kurią (ir, nurodant atvykimo laiką, – kuriuo momentu) keleivis turi atvykti teikiant keleivių vežimo paslaugas, kad būtų galima laikyti, jog ši paslauga buvo faktiškai ir tinkamai suteikta. Iš tiesų, pirma, sudarydamas vežimo sutartį keleivis įgyja teisę į tai, kad jis būtų nuvežtas į galutinę atvykimo vietą[27], o atšaukto arba atidėto išvykimo atveju, kaip numatyta šio reglamento 18 straipsnyje, – į tai, kad jis būtų nuvežtas į tą vietą kitu maršrutu. Antra, jei keleivis vėluoja atvykti į galutinę atvykimo vietą, vežėjas iš principo privalo jam išmokėti kompensaciją pagal minėto reglamento 19 straipsnį.

81. Taigi sąvoka „galutinė atvykimo vieta“ atlieka svarbų vaidmenį, kiek tai susiję su vežėjo atsakomybe už keleivių vežimo paslaugos suteikimą. Tai turi būti konkreti vieta, tiksliai nurodyta ir vežėjo „kontroliuojama“, kad jis galėtų nustatyti kelionės trukmę ir atvykimo laiką pagal šią paskirties vietą. Be to, atsižvelgiant į tai, kad vežėjo atsakomybės sąlygos pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnius iš principo apima visus keleivius, kiek tai susiję su atitinkama keleivių vežimo paslauga, mažai tikėtina, kad galutinę atvykimo vietą būtų galima nustatyti individualiai vežimo sutartyse. Taigi reikia manyti, kad sąvoka „galutinė atvykimo vieta“ iš principo atitinka išlaipinimo uostą, nurodytą vežimo sutartyje dėl pradinio reiso.

82. Šios išvados nepaneigia Irish Ferries argumentas, kad Reglamente Nr. 1177/2010 yra vartojama sąvoka „išlaipinimo uostas“, todėl sąvoka „galutinė atvykimo vieta“ negali turėti tokios pačios reikšmės kaip ir ši pirmoji sąvoka. Iš tiesų sąvoka „išlaipinimo uostas“ vartojama tik šio reglamento 2 straipsnyje siekiant apibrėžti reglamento taikymo sritį. Sąvoka „galutinė atvykimo vieta“ nevartojama šioje nuostatoje dėl joje įtvirtinto terminologinio susitarimo: pagal 2 straipsnį Reglamentas Nr. 1177/2010 taikomas keleivių vežimo paslaugomis, kai įlaipinimo uostas yra valstybės narės teritorijoje, ir, atvirkščiai, kiek tai susiję su vežimo iš trečiosios šalies paslaugomis, – kai išlaipinimo uostas yra valstybės narės teritorijoje.

2. Dėl maršruto į galutinę atvykimo vietą pakeitimo

83. Nors Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnyje numatyta, kad atšaukto arba atidėto išvykimo atveju keleiviui siūloma, be kita ko, vykti kitu maršrutu į galutinę atvykimo vietą, kaip nustatyta vežimo sutartyje, be jokio papildomo mokesčio, panašiomis kelionės sąlygomis ir kuo anksčiau, tikėtina, kad, suteikus vežimo jūra paslaugą, keleivis neatvyks į išlaipinimo uostą, nurodytą vežimo sutartyje dėl pradinio reiso.

84. Iš tiesų, atsižvelgiant į ribotą prieinamų keleivių vežimo paslaugų ir uostų, galinčių priimti keleivių laivus, skaičių, negalima reikalauti, kad keleiviams visais atvejais būtų pasiūlytas vežimas, tapatus iš pradžių sutartam maršrutui. Kaip nurodo Irish Ferries, gali būti, jog nėra jokios pakaitinės paslaugos, kuri leistų nuvežti šiuos keleivius tuo pačiu maršrutu ar tą pačią dieną. Taigi tokio reikalavimo nustatymas reikštų, jog maršruto pakeitimas, kuris turi būti įvykdytas „kuo anksčiau“, pareikalautų daugiau laiko. Dėl tokių pat priežasčių pagal Reglamentą Nr. 261/2004 vežėjas gali pasiūlyti pakaitinį skrydį į kitą oro uostą nei tas, kuris iš pradžių buvo

[27] Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad vėlavimo atvykti atveju keleiviai gali reikalauti kompensacijos, *neprarasdami teisės būti vežami*.

numatytas[28], nors šiame reglamente sąvoka „galutinė paskirties vieta“ apibrėžta griežtai. Tai juo labiau taikytina keleivių vežimo jūra arba vidaus vandenų keliais paslaugoms, kurios iš tikrųjų nėra dažnai naudojamos siekiant atvykti būtent į išlaipinimo uostą ir jame apsigyventi.

85. Vis dėlto maršruto pakeitimo atveju vežėjas turi užtikrinti vežimą į galutinę atvykimo vietą, kaip nustatyta vežimo sutartyje dėl pradinio reiso, arba padengti nuvykimo į tą vietą išlaidas[29]. Iš tiesų Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad keleivis turi teisę vykti kitu maršrutu į galutinę atvykimo vietą, ir, kaip nurodžiau šios išvados 81 punkte, sąvoka „galutinė atvykimo vieta“ iš esmės atitinka išlaipinimo uostą, nurodytą vežimo sutartyje dėl pradinio maršruto.

86. Kadangi, teikiant pakaitinę keleivių vežimo paslaugą, vežėjas neprivalo jūra vežti keleivių iki išlaipinimo uosto, kuris buvo nurodytas vežimo sutartyje dėl pradinio reiso, tuomet ir maršrutas, kuriuo vykdomas pakaitinis vežimas, a fortiori nebūtinai turi būti toks pats, koks nurodytas vežimo sutartyje dėl pradinio reiso.

87. Vis dėlto maršruto pakeitimas visais atvejais turi vykti „panašiomis kelionės sąlygomis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnį. Šiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar pakaitinis reisas, kuris vykdomas kitu maršrutu, gali apimti kitų transporto rūšių, kaip antai kelių ar geležinkelių transportas jungiamuoju sausumos maršrutu, naudojimą.

88. Reglamente Nr. 1177/2010 neapibrėžta sąvoka „panašios kelionės sąlygos“, o jo 13 konstatuojamojoje dalyje tik nurodyta, kad keleiviui turėtų būti suteikta galimybė pasirinkti kitą maršrutą „priimtinomis sąlygomis“. Keleivių vežimo paslaugų sąlygos nustatomos vežimo sutartyje, todėl tai, ar pakaitinės paslaugos sąlygos yra „panašios“, turi būti vertinama atsižvelgiant į šią sutartį. Taigi sąvoka „panašios kelionės sąlygos“ yra susijusi su esminiais sutarties elementais, kaip antai bendra kelionės trukme, atvykimo laiku, papildomų persėdimų skaičiumi ir bilietų klase. Žinoma, atsižvelgiant į tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, maršruto pakeitimas neturi būti nenaudingas keleiviui, todėl vertinant, ar šios sąlygos yra „priimtinos“, palyginti su vežimo sutartyje nustatytomis sąlygomis, turi būti remiamasi šio keleivio požiūriu. Tačiau nuoroda į sutarties sąlygas leidžia užtikrinti, kad nebūtų nepaisoma ir vežėjo interesų.

89. Nors Sąjungos teisėje nėra lege lata teisės aktų, tiesiogiai susijusių su keleivių teisių apsauga tuo atveju, kai vežimas vykdomas įvairiarūšiu transportu[30], tai nereiškia, kad įvairiarūšis transportas nėra priimtinas sprendimas taikant keleivių apsaugos sistemą, įtvirtintą Sąjungos teisėje. Iš tiesų tai net yra dažnas keleivių pasirinkimas. Taip pat gali būti, kad tam tikrais atvejais toks sprendimas būtų vienintelė pakaitinė paslauga, kurią galima suteikti „kuo anksčiau“.

90. Taigi maršruto pakeitimas, kai vykstama pakaitiniu reisu (pakaitiniais reisais) kitokiu maršrutu nei iš pradžių numatytas reisas arba naudojantis jungiamuoju sausumos maršrutu (keliais ar geležinkeliais), gali būti laikomas „vyk[imu] į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu“

[28] Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad „[j]ei miestą ar regioną aptarnauja keli oro uostai ir skrydį vykdantis oro vežėjas siūlo keleiviui skrydį į kitą oro uostą nei nurodytasis keleivio įsigytame biliete, skrydį vykdantis oro vežėjas padengia keleivio nuvykimo iš to kito oro uosto į keleivio įsigytame biliete nurodytąjį oro uostą arba į kitą netolimą su keleiviu sutartą paskirties vietą kainą“.

[29] Žr. šios išvados 91–94 punktus.

[30] Žr. Erceg, B. ir Vasilj, A., *op. cit.*, p. 230.

„panašiomis kelionės sąlygomis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnį, jei kitos šio reiso[31] sąlygos yra panašios į sąlygas, nustatytas vežimo sutartyje dėl pradinio reiso.

3. Dėl papildomų išlaidų, kurių patiria kitu maršrutu nukreiptas keleivis

91. Dabar reikia patikrinti, ar vežėjas turi atlyginti kitu maršrutu nukreiptam keleiviui, pirma, papildomas išlaidas, kurias šis keleivis patiria vykdamas į pakaitinius įlaipinimo ir išlaipinimo uostus, ir, antra, išlaidas, kurias jis patiria išvykdamas iš šių uostų.

92. Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnio 1 dalies a punkte numatyta, kad transporto paslaugos atšaukimo atveju keleiviui suteikiama teisė pasirinkti, ar susigrąžinti bilieto kainą, ar vykti į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu „be jokio papildomo mokesčio“.

93. Kaip jau pažymėjau šios išvados 88 punkte, maršruto pakeitimas neturi pakenkti keleiviui. Maršruto pakeitimas taip pat nereiškia, kad keleivis turi atsidurti neproporcingai palankesnėje padėtyje, nei numatyta jo sudarytoje vežimo sutartyje.

94. Šiomis aplinkybėmis negalima pamiršti, kad, kiek tai susiję su keleivių vežimo paslaugomis, keleiviai visais atvejais turi nuvykti į atitinkamus uostus ir šiomis aplinkybėmis jų patirtos išlaidos neatlyginamos. Atsižvelgiant į tai, kas nurodyta pirmesniame punkte, Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnyje vartojama nuoroda „be jokio papildomo mokesčio“ turi būti suprantama taip, kad keleiviui atlyginamos išlaidos, patirtos dėl maršruto pakeitimo, kurios yra didesnės už tas, kurių keleivis būtų patyręs nenutraukus keleivių vežimo paslaugos teikimo.

95. Apibendrindamas trečiojo klausimo a ir b punktų bei ketvirtojo klausimo b punkto analizę manau, kad:

– sąvoka „galutinė atvykimo vieta“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnius, iš principo atitinka išlaipinimo uostą, nurodytą vežimo sutartyje dėl pradinio reiso,

– maršruto pakeitimas, kai vykstama pakaitiniu reisu (pakaitiniais reisais) kitokiu maršrutu nei iš pradžių numatytas reisas arba naudojantis jungiamuoju sausumos maršrutu (keliais ar geležinkeliais), gali būti laikomas „vyk[imu] į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu“ „panašiomis kelionės sąlygomis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnį, jei kitos šio pakaitinio reiso sąlygos yra panašios į sąlygas, nustatytas vežimo sutartyje dėl pradinio reiso,

– minėto reglamento 18 straipsnio 1 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad maršruto pakeitimas turi vykti „be jokio papildomo mokesčio“, todėl vežėjas turi atlyginti keleiviams išlaidas, kurias jie patyrė vykdami į pakaitinius įlaipinimo ir išlaipinimo uostus, ir išlaidas, kurias jie patyrė išvykdami iš šių uostų, jei šios išlaidos buvo patirtos dėl maršruto pakeitimo ir jei jos yra didesnės už tas, kurių keleivis būtų patyręs nenutraukus keleivių vežimo paslaugos teikimo.

[31] Šiuo klausimu žr. šios išvados 88 punktą.

C. Dėl kompensacijos pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnį, atsižvelgiant į keleiviui suteiktą teisę rinktis pagal šio reglamento 18 straipsnį

96. Antruoju klausimu, ketvirtojo klausimo a punktu ir penktojo klausimo a punktu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar tuo atveju, kai keleivių vežimo paslauga buvo atšaukta likus ne mažiau kaip septynioms savaitėms iki numatyto išvykimo ir keleiviui buvo grąžinta sumokėta suma arba jis buvo nukreiptas kitu maršrutu ar pasirinko vėlesnės datos reisą, šis keleivis gali reikalauti kompensacijos pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnį dėl vėlavimo atvykti atsižvelgiant į numatytą pradinio reiso atvykimo valandą, numatytą pradiniam reisui.

1. Klausimų išdėstymas

97. Ketvirtojo klausimo a punkte prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas užduoda du klausimus. Pirmasis klausimas susijęs su tuo, ar Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnis taikytinas tuomet, kai keleivių vežimo paslauga buvo atšaukta likus ne mažiau kaip septynioms savaitėms iki numatyto išvykimo. Antrasis klausimas, kuris kyla, tik jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, susijęs su tuo, ar keleivis, kuriam dėl tokio atšaukimo buvo grąžinta sumokėta suma arba kuris buvo nukreiptas kitu maršrutu ar pasirinko vėlesnės datos reisą, kaip numatyta Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnyje, gali reikalauti kompensacijos pagal šio reglamento 19 straipsnį.

98. Penktojo klausimo a punktu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia sužinoti, kaip vertinti vėlavimo trukmę pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio 1 dalį atsižvelgiant į tokias aplinkybes, kaip nurodytos ketvirtajame klausime, t. y. kai kelionė buvo atšaukta likus ne mažiau kaip septynioms savaitėms iki numatyto išvykimo ir keleivis buvo nukreiptas kitu maršrutu arba jam buvo sugrąžinta sumokėta suma, arba jis pasirinko vėlesnės datos reisą.

99. Antrasis klausimas taip pat iš esmės susijęs su tuo, ar keleivio sprendimas pasirinkti kitą maršrutą pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnį reiškia naujos vežimo sutarties sudarymą, todėl šio reglamento 19 straipsnyje numatyta teisė į kompensaciją turi būti vertinama atsižvelgiant ne į nustatytą pradinio reiso atvykimo laiką, o į šioje „naujoje“ vežimo sutartyje nurodytą atvykimo laiką.

100. Kadangi šie klausimai susiję su Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnių kumuliaciniu taikymu tokiomis pat aplinkybėmis, siūlau juos nagrinėti kartu.

2. Dėl Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnių kumuliacinio taikymo

101. Pirma, reikia pažymėti, kad, kaip matyti iš mano analizės, susijusios su pirmuoju klausimu, aplinkybė, jog keleivių vežimo paslauga buvo atšaukta įspėjus iš anksto, nereiškia, kad netaikomas Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnis [32].

102. Antra, siekiant atsakyti į antrąjį klausimą ir ketvirtojo klausimo a punktą, reikia nustatyti, ar galimas šio reglamento 18 ir 19 straipsnių kumuliacinis taikymas, todėl keleivis, kuris pasirėmė šia pirmąja nuostata, vis dar gali reikalauti kompensacijos pagal šią antrąją nuostatą.

[32] Žr. šios išvados 63–66 punktus.

103. Nagrinėjant šį klausimą platesniame kontekste, reikia pažymėti, kad, viena vertus, Reglamento Nr. 1177/2010 16–18 straipsniai ir, kita vertus, jo 19 straipsnis atitinkamai susiję su vėlavimo išvykti ir vėlavimo atvykti atvejais. Doktrinoje nurodyta, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas taiko šį skirstymą, nes jūrų transporto atveju, priešingai nei kitų transporto rūšių atveju, vėlesnis išvykimas gali būti kompensuotas kelionės metu, todėl keleivis gali atvykti į galutinę atvykimo vietą vežimo sutartyje nustatytu laiku, nevėluodamas [33].

104. Tai patikslinus, galima kelti klausimą, ar keleivių vežimo paslaugos atšaukimas visuomet reiškia vėlavimą atvykti ir keleivio teisės į kompensaciją pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnį atsiradimą.

105. Iš Reglamento Nr. 1177/2010 14 konstatuojamosios dalies matyti, kad į šį klausimą reikia atsakyti teigiamai. Šioje konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad „[v]ežėjai turėtų numatyti tam tikru procentiniu bilieto kainos dydžiu pagrįstą kompensaciją, keleiviams išmokamą tuo atveju, jei keleivių vežimo paslauga atšaukiama arba vėluojama ją suteikti“ [34]. Vadovaujantis šia logika, vienoje iš pradinio reglamento pasiūlymo nuostatų buvo nurodyta, kad keleivis iš vežėjo gali reikalauti kompensacijos už vėlavimą, jei jis vėluoja atvykti dėl išvykimo atšaukimo arba vėlavimo. Tačiau kai Parlamentas pateikė po pirmojo svarstymo priimtą nuomonę [35], remiantis šia nuomone buvo nuspręsta netikslinti galimų vėlavimo atvykti priežasčių, nors jos ir nurodytos Reglamento Nr. 1177/2010 14 konstatuojamojoje dalyje.

106. Be to, pagal Reglamento Nr. 1177/2010 20 straipsnio 2 ir 4 dalis šio reglamento 19 straipsnis netaikomas atitinkamai, „jei apie išvykimo atšaukimą ar atidėjimą keleiviui pranešama prieš jam nusiperkant bilietą arba jei išvykimas atšaukiamas ar atidedamas dėl keleivio kaltės“ ir „kai vežėjas įrodo, kad atšaukimo ar atidėjimo priežastis yra oro sąlygos“ [36]. Iš tiesų, remiantis Reglamento Nr. 1177/2010 sistema, keleivio vežimo paslaugos atšaukimas savaime nereiškia, kad prarandama teisė būti vežamam, o reiškia, kad turi būti pasirinktas arba sumokėtos sumos grąžinimas, arba maršruto pakeitimas, kai į galutinę atvykimo vietą gali būti atvykstama nevėluojant. Kadangi atšaukimo atveju keleivis išsaugo savo teisė būti vežamas, jis vis dar gali remtis šio reglamento 19 straipsniu.

107. Trečia, kyla klausimas, ar tai, kad buvo pasiremta Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsniu (ir buvo pasinaudota sumokėtos sumos grąžinimu, buvo pakeistas maršrutas arba buvo pasirinktas vėlesnis reisas), turi įtakos šio reglamento 19 straipsnio taikymui.

108. Šiuo klausimu Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad keleiviai gali reikalauti kompensacijos, neprarasdami teisės būti vežami. Iš tiesų, keleivis turi teisę į vežimą, už kurį sumokėjo. Dėl keleivių vežimo paslaugos atšaukimo ši teisė neprarandama [37], tačiau yra kitaip tuo atveju, kai atšaukus išvykimą keleivis paprašė grąžinti visą sumokėtą sumą pagal šio reglamento 18 straipsnio 1 dalies b punktą ir ji jam buvo grąžinta. Tokiu atveju keleivis praranda teisę būti vežamas, todėl minėto reglamento 18 straipsnio 1 dalies b punkte numatyta, kad grąžinant už bilietą sumokėtą sumą „atitinkamais atvejais [siūloma pasirinkti] nemokamą grįžimo į pradinę išvykimo vietą, kaip nustatyta vežimo sutartyje, paslaugą, jei yra galimybė, – kuo anksčiau“.

[33] Šiuo klausimu žr. Stec, M., *op. cit.*, p. 1409.

[34] Kursyvu išskirta mano.

[35] Žr. ataskaitos dėl reglamento pasiūlymo pakeitimą Nr. 57 (COM(2008)0817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)).

[36] Kursyvu išskirta mano.

[37] Žr. šios išvados 106 punktą.

109. Tačiau kai keleivis pasirinko ne sumokėtos sumos grąžinimą, o maršruto pakeitimą arba vėlesnės datos reisą, jis vis dar turi teisę į vežimą, už kurį sumokėjo, ir todėl gali reikalauti kompensacijos pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnį.

110. Dabar lieka nustatyti, ar tuo atveju, kai keleivis buvo nukreiptas kitu maršrutu arba pasirinko vėlesnės datos reisą, Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnyje numatyta kompensacija turi būti nustatoma atsižvelgiant į numatytą pradinio reiso atvykimo laiką.

3. Dėl vėlavimo trukmės apskaičiavimo

111. Pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio 1 dalį kompensacija mokama, jei vėlavimo trukmė viršija šioje nuostatoje nurodytas ribas, atsižvelgiant į kelionės trukmę. Minėta nuostata susijusi su teise į kompensaciją keleiviams, jei į galutinę atvykimo vietą jie bus atvežti vėliau, nei nustatyta vežimo sutartyje. Taigi klausimas, ar vėlavimo trukmė viršija šias ribas, turi būti vertinamas atsižvelgiant į atvykimo laiką ir kelionės trukmę, nurodytas šioje sutartyje, kurioje nustatyta galutinė atvykimo vieta.

112. Tas pats pasakytina apie kitu maršrutu nukreiptų keleivių teises arba keleivių, kurie pasirinko vėlesnės datos reisą, teises.

113. Iš tiesų, kalbant apie maršruto pakeitimą, kai išvykimas atidedamas arba atšaukiamas, Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnio 1 dalies a punkte taip pat daroma nuoroda į galutinę atvykimo vietą, kaip nustatyta vežimo sutartyje, ir patikslinta, kad kitu maršrutu turi būti vykstama panašiomis kelionės sąlygomis. Akivaizdu, kad „galutinė atvykimo vieta“ – tai vieta, nustatyta sudarant sutartį, kurioje sutarta dėl vežimo sąlygų, ir kad maršruto pakeitimas turi būti vykdomas panašiomis kelionės sąlygomis, kokios buvo sutartos iš pradžių.

114. Atsižvelgiant į tai, kad Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniai gali būti taikomi kumuliatyviai ir juose vartojama ta pati formuluotė „galutinė atvykimo vieta“, reikia manyti, kad ši formuluotė šiose dviejose nuostatose turi tą pačią prasmę. Taigi teisė į kompensaciją pagal šio reglamento 19 straipsnį turi būti nustatoma atsižvelgiant į sąlygas, dėl kurių vežimo sutarties šalys susitarė sutartyje dėl pradinio reiso.

115. Todėl vėlavimas atitinka skirtumą tarp sutartyje numatyto atvykimo laiko ir faktinio atvykimo į galutinę vietą laiko.

116. Jei dėl pakaitinės keleivių vežimo paslaugos keleivis nebuvo atvežtas į iš pradžių sutartą galutinę atvykimo vietą, tuomet iš principo, kaip siūlo NTM, jei keleivis to reikalauja, vėlavimas turi būti apskaičiuojamas atsižvelgiant į laiką, kada keleivis būtų atvykęs į galutinę atvykimo vietą, kaip nustatyta vežimo sutartyje, darant prielaidą, kad nukreipimas kitu maršrutu būtų tęsiamas iš pakaitinio išlaipinimo uosto iki šios atvykimo vietos.

117. Tačiau, kaip matyti iš šios išvados 108 punkto, kai keleiviui buvo grąžinta visa sumokėta suma pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnio 1 dalies b punktą, nekyla klausimas dėl kompensacijos pagal šio reglamento 19 straipsnį.

118. Priešingai, nei, atrodo, teigia Irish Ferries, tai, kad pats keleivis pasirenka maršruto pakeitimą arba vėlesnės datos reisą, negali paneigti pirmiau išdėstytų argumentų. Iš tiesų sudarydamas pradinę vežimo sutartį keleivis jau pasirinko galutinę atvykimo vietą, atvykimo laiką ir kelionės trukmę. Keleivių vežimo paslaugos nesuteikimas laikantis šios tvarkos – tai aplinkybių, už kurias

atsakingas vežėjas, rezultatas. Jei būtų manoma, kad vėlesnis keleivio pasirinkimas, nulemtas šių aplinkybių, atima iš jo teisę į kompensaciją, tai reikštų, kad vežėjui suteikiama teisė atsisakyti pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnį jam tenkančių pareigų, nes keleivis buvo nukreiptas kitu maršrutu į galutinę atvykimo vietą [38]. Priešingai nei tuo atveju, kai grąžinama visa sumokėta suma, jokia šio reglamento nuostata neleidžia daryti tokios išvados kalbant apie maršruto pakeitimą [39]. Be to, atvejai, kuriais ši nuostata netaikytina, nurodyti šio reglamento 20 straipsnyje, ir jame nepaminėtas atvejis, kai keleiviui pasiūlomas toks maršruto pakeitimas.

119. Todėl į antrąjį klausimą, ketvirtojo klausimo a punktą ir penktojo klausimo a punktą siūlau atsakyti taip: Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad kai keleivių vežimo paslauga buvo atšaukta įspėjus iš anksto, prieš numatytą išvykimą, ir keleivis pasirenka maršruto pakeitimą arba vėlesnės datos reisą, jis gali reikalauti kompensacijos pagal šio reglamento 19 straipsnį dėl vėlavimo atvykti į galutinę atvykimo vietą, kaip nustatyta vežimo sutartyje dėl pradinio vežimo. Jei keleivis reikalauja tokios kompensacijos, vėlavimas atitinka skirtumą tarp sutartyje numatyto atvykimo laiko ir laiko, kuriuo keleivis būtų atvykęs į galutinę atvykimo vietą, kaip nustatyta vežimo sutartyje, darant prielaidą, kad nukreipimas kitu maršrutu būtų tęsiamas iš pakaitinio išlaipinimo uosto iki šios atvykimo vietos. Tačiau keleivis, kuris pasirinko visos sumokėtos sumos grąžinimą ir ji buvo jam grąžinta, negali reikalauti šios kompensacijos.

D. Dėl sąvokos „bilieto kaina“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnį

120. Penktojo klausimo b punktu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia nustatyti „bilieto kainos“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnį, sudedamąsias dalis. Šiomis aplinkybėmis jam kyla klausimas, ar bilieto kaina apima išlaidas, susijusias su keleivio pasirinktomis papildomomis paslaugomis, kaip antai tam tikros kajutės ar vietos gyvūnui rezervavimu arba galimybe naudotis pirmosios klasės laukiamosiomis salėmis.

121. Nors sąvoka „bilieto kaina“ ir vartojama Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniuose, jame ji neapibrėžta.

122. Vykstant Reglamento Nr. 1177/2010 parengiamiesiems darbams Parlamentas pasiūlė įtraukti sąvokos „bilieto kaina“ apibrėžtį, kuri būtų naudojama kaip „bet kokios kompensacijos pagrindas“. Remiantis šiuo pasiūlymu tai turėjo būti „kaina, sumokėta už transportą ir apgyvendinimą laive. Ji neapima maisto, kitos veiklos ar pirkinių laive išlaidų.“ [40] Taryba minėtam pasiūlymui nepritarė. Vis dėlto ji nustatė išsamias keleiviui mokėtinų sumų apskaičiavimo taisykles pagal šio reglamento 18 ir 19 straipsnius.

[38] Papildomai pažymėtina, kad keleivis, kuris pasirinko maršruto pakeitimą, taip pat gali vėluoti į atvykimo vietą vykdamas pakaitiniu reisu. Tokiu atveju reikėtų nustatyti, ar Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnis taikomas ir šiam vėlavimui. Pagal analogiją žr. 2020 m. kovo 12 d. Sprendimą *Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204), kuriame Teisingumo Teismas nusprendė, kad oro transporto keleivis, kuris gavo kompensaciją už atšauktą skrydį ir sutiko su pasiūlymu skristi kitu maršrutu, gali reikalauti kompensacijos už skrydžio tuo kitu maršrutu atidėjimą. Tiesa, Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 2 dalis nepalieka jokių abejonių dėl to, kad kompensacija mokėtina ir tuo atveju, kai keleiviui pasiūlomas skrydis kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą. Iš mano analizės matyti, kad taip yra ir pagal Reglamentą Nr. 1177/2010. Tačiau, nors *Irish Ferries* ir nurodo tokią situaciją, prejudiciniuose klausimuose ji nepaminėta.

[39] Žr. šios išvados 108 punktą.

[40] Žr. ataskaitos dėl reglamento pasiūlymo pakeitimą Nr. 22 (COM(2008) 817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)).

123. Iš Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio matyti, kad bilieto kaina naudojama kaip pagrindas apskaičiuojant kompensaciją už vėlavimą atvykti. Ši kompensacija atitinka bilieto kainos procentinę dalį (ne mažiau kaip 25 % arba 50 %) ir apskaičiuojama pagal šio reglamento 19 straipsnio 3 dalį remiantis kaina, kurią keleivis faktiškai sumokėjo už keleivių vežimo paslaugą, kurią buvo vėluojama suteikti.

124. Tuo remdamasis darau išvadą, kad bilieto kaina, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio 3 dalį, atitinka visą sumą, kurią keleivis sumokėjo už keleivių vežimo paslaugą. Šioje nuostatoje numatyta kompensacija apskaičiuojama atsižvelgiant į šią kainą ir ja siekiama kompensuoti sumą, sumokėtą už keleivių vežimo paslaugą, kuri nebuvo suteikta laikantis vežimo sutarties[41]. Tačiau kalbant apie sutartį pažymėtina, kad vežėjas nesuteikia tinkamos paslaugos ne tik tuo atveju, kai nesilaikoma įsipareigojimų dėl galutinės atvykimo vietos, bet ir tuomet, kai nesilaikoma vežimo sąlygų, už kurias keleivis sumokėjo. Šios sąlygos yra susijusios, be kita ko, su kajutės, vietos gyvūnui ar bilieto klasės pasirinkimu. Tačiau į bilieto kainą neturi būti įtrauktos sumos, sumokėtos už paslaugas, nesusijusias su keleivių vežimo paslauga, kaip antai komisiniai kelionių agentui.

125. Iš tiesų, kaip pažymi Komisija, skirtingai nei Reglamente Nr. 261/2004, Reglamente Nr. 1177/2010 nenumatyta standartinė fiksuoto dydžio kompensacija kiekvienam keleiviui, nes jos suma priklauso nuo keleivio įsigyto bilieto kainos. Šiomis aplinkybėmis, jei būtų neatsižvelgta į bilieto rūšį ir tokius elementus, kaip antai klasė (pirmoji ar antroji) arba apgyvendinimas laive, tai neatitiktų Sąjungos teisės aktų leidėjo sprendimo nenustatyti tokios fiksuoto dydžio kompensacijos.

126. Be to, mano siūlomas Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio aiškinimas leidžia keleiviui lengvai nustatyti kompensacijos, į kurią jis turi teisę atšaukus kelionę, sumą. Vadovaujantis šia logika, sąvoka „bilieto kaina“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, gali neapimti bilieto kainos dalies, atitinkančios sumas, sumokėtas už paslaugas, kurios yra savarankiškos keleivių vežimo paslaugos atžvilgiu, jei šią bilieto kainos dalį galima aiškiai nustatyti ir ji yra „atskirtina“ nuo sumos, sumokėtos už keleivių vežimo paslaugą.

127. Atsižvelgdamas į išdėstytus argumentus manau, kad į penktojo klausimo b punktą reikia atsakyti taip: Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad bilieto kaina apima išlaidas, susijusias su keleivio pasirinktomis papildomomis paslaugomis, kaip antai kajutės ar vietos gyvūnui rezervavimu arba galimybe naudotis pirmosios klasės laukiamosiomis salėmis.

E. Dėl Reglamento Nr. 1177/2010 20 straipsnio 4 dalies aiškinimo

1. Pirminės pastabos dėl šeštojo prejudicinio klausimo

128. Šeštuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas Teisingumo Teismo klausia, ar 200 dienų vėlavimas pristatant keleivinį laivą, dėl kurio buvo atšaukti visi reisai, numatyti nauju susisiekimo jūra maršrutu, gali būti laikomas ypatinga aplinkybe, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1177/2010 20 straipsnio 4 dalį, ir ar dėl tokio vėlavimo vežėjas atleidžiamas nuo pareigos sumokėti kompensaciją keleiviams.

[41] Pagal analogiją su Reglamento Nr. 1371/2007 17 straipsnyje (kuris suformuluotos taip pat kaip ir Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnis) numatyta kompensacija žr. 2013 m. rugsėjo 26 d. Sprendimą *ÖBB-Personenverkehr* (C-509/11, EU:C:2013:613, 38 punktas), kuriame Teisingumo Teismas nurodė, kad kompensacija „apskaičiuojama pagal bilieto kainą ir skirta kompensuoti sumą, kurią keleivis kaip atlygį sumokėjo už paslaugą, galiausiai taip ir nesuteiktą, kaip numatyta vežimo sutartyje“.

129. Iš Reglamento Nr. 1177/2010 20 straipsnio 4 dalies matyti, kad vežėjas neprivalo mokėti keleiviams kompensacijos pagal šio reglamento 19 straipsnį, jei įrodo, kad atšaukimo ar atidėjimo priežastis yra ypatingos aplinkybės, trukdančios teikti keleivių vežimo paslaugą, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

130. Šiame klausime prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, siekdamas apibūdinti aplinkybes, kurias jis prašo išnagrinėti atsižvelgiant į Reglamento Nr. 1177/2010 20 straipsnio 4 dalį, pateikia tik nuorodą į „1 klausime nurodytas aplinkybės ir motyvus“. Iš kartu skaitomų pirmojo ir šeštojo klausimų matyti, kad, šio teismo nuomone, iš esmės būtent dėl vėlavimo pristatyti laivą buvo neįmanoma suteikti aptariamos keleivių vežimo paslaugos.

131. Be to, nors pirmajame klausime nurodytos ir kitos aplinkybės, be kita ko, tai, kad nebuvo galima gauti jokio tinkamo pakaitinio laivo, kad nebuvo jokios panašios pakaitinės paslaugos ir kad vėlavimas pristatyti laivą paveikė daugiau nei 20 000 keleivių, tam tikros iš jų turėtų būti laikomos ne „ypatingomis aplinkybėmis“, o, mano nuomone, veikiau „pagrįstomis priemonėmis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1177/2010 20 straipsnio 4 dalį.

2. Dėl „ypatingų aplinkybių“ nustatymo kriterijų

132. Kaip ir analogiškose Reglamento Nr. 261/2004 nuostatose, Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnyje įtvirtintas keleivių teisės į kompensaciją principas, o šio reglamento 20 straipsnio 4 dalyje apibrėžti atvejai, kai jūrų vežėjas neprivalo mokėti šios kompensacijos. Taigi pastaroji nuostata turi būti vertinama kaip leidimas nukrypti nuo minėto reglamento 19 straipsnyje įtvirtinto principo ir neturi būti aiškinama plačiai [42].

133. Be to, Reglamento Nr. 1177/2010 17 konstatuojamojoje dalyje pateiktas įvykių, kuriuos gali apimti sąvoka „ypatingos sąlygos“, sąrašas [43]. Šis aplinkybių („[kuriomis] neapsiribojama“) sąrašas nėra išsamus. Bet kuriuo atveju šie įvykiai nėra būdingi netrukdomam jūrų transporto veiklos vykdymui ir vežėjas negali jų kontroliuoti.

134. Šiuo klausimu Reglamento Nr. 1177/2010 19 konstatuojamojoje dalyje daroma nuoroda į jurisprudenciją, pagal kurią sąvoka „ypatingos aplinkybės“ gali apimti tik įvykius, pirma, kurie nebūdingi įprastam atitinkamo vežėjo veiklos vykdymui ir, antra, kurių jis faktiškai negali valdyti. Šiuos du kriterijus Teisingumo Teismas suformulavo savo jurisprudencijoje, susijusioje su Reglamentu Nr. 261/2004. Taigi Reglamento Nr. 1177/2010 19 konstatuojamoji dalis parodo Sąjungos teisės aktų leidėjo norą, kad sąvoka „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal Reglamentą Nr. 1177/2010, būtų aiškinama taip, kaip Teisingumo Teismas nustatė savo jurisprudencijoje, susijusioje su Reglamentu Nr. 261/2004 [44].

[42] Šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimą *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, 20 punktas).

[43] Pagal šią konstatuojamąją dalį „[y]patingomis aplinkybėmis turėtų būti laikomos šios aplinkybės, bet jomis neapsiribojama: gaivalinės nelaimės, pvz., gaisrai ir žemės drebėjimai, teroristiniai išpuoliai, karai ir kariniai arba civiliniai ginkluoti konfliktai, sukilimai, karinė arba neteisėta konfiskacija, darbo konfliktai, sergančio, sužeisto asmens ar mirusiojo palaikų gabenimas į krantą, paieškos ir gelbėjimo operacijos jūrų ar vidaus vandenyse, aplinkos apsaugai būtinos priemonės, laivų eismo valdymo įstaigų ar uostų direkcijų priimti sprendimai arba kompetentingų institucijų sprendimai dėl viešosios tvarkos ir saugos, taip pat dėl neatidėliotinų transporto poreikių tenkinimo“.

[44] Sąvoka „ypatingos aplinkybės“ vartojama apibūdinti aplinkybėms, kuriomis vežėjas atleidžiamas nuo pareigos mokėti kompensaciją, kuri pagal Reglamentą Nr. 261/2004 mokėtina *atšauktų ar atidėtų išvykimų* atveju, o pagal Reglamentą Nr. 1177/2010 – *atidėto atvykimo* atveju. Manau, kad šis skirtumas netrukdo tam, kad „ypatingų aplinkybių“ nustatymo kriterijai, kuriuos Teisingumo Teismas suformulavo Reglamento Nr. 261/2004 kontekste, būtų taikomi kalbant apie Reglamentą Nr. 1177/2010.

135. Galiausiai iš šios jurisprudencijos matyti, kad abu kriterijai yra kumuliaciniai [45] ir nustatomi atsižvelgiant į įvykio, kuris sutrukdė teikti keleivių vežimo paslaugą, pobūdį ar kilmę [46]. Iš jurisprudencijos taip pat galima daryti išvadą, kad šie du kriterijai taikytini tik nustatant ypatingų aplinkybių buvimą. Iš tiesų nei dažnumas [47], nei netikėtas įvykio pobūdis [48] nereiškia, kad tai yra ypatinga aplinkybė.

136. Atsižvelgiant į ką tik pateiktus paaiškinimus, reikia pažymėti, kad, priešingai, nei teigia Irish Ferries ir Airija, vėlavimo pristatyti laivą išimtinis ir neįprastas arba nenumatytas pobūdis neleidžia laikyti šio vėlavimo „ypatinga aplinkybe“ [49].

137. Be to, ypatingos aplinkybės ir aplinkybės, kurios neturi tokio požymio, negali būti atskirtos remiantis supaprastintu egzogeninių ir endogeninių aplinkybių atskyrimu. Savo praktikoje Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad tam tikrais atvejais trečiųjų asmenų veiksmai kaip ypatingos aplinkybės neatleidžia vežėjo nuo pareigos mokėti kompensaciją [50].

3. Dėl kriterijaus, susijusio su įprastu jūrų vežėjo veiklos vykdymu

138. Dėl atitinkamo vežėjo įprasto veiklos vykdymo kriterijaus reikia pažymėti, jog tam, kad jūrų vežėjas galėtų teikti keleivių vežimo paslaugą, jis turi turėti tam skirtą laivą. A fortiori tai, kad vežėjas turėtų laivyną, yra būtina ar net neišvengiama sąlyga siekiant vykdyti įprastą jūrų transporto veiklą. Remiantis analogija su Teisingumo Teismo sprendime Krüsemann ir kt. [51] pateiktais argumentais galima teigti, kad laivyno organizavimas ir priežiūra yra įprastų jūrų transporto vežėjo veiklos valdymo priemonių dalis, o tam tikra su šiomis priemonėmis susijusi rizika taip pat būdinga įprastam šio vežėjo veiklos vykdymui.

139. Žinoma, vežėjas gali iš anksto planuoti laivo pristatymą ir pasiūlyti keleiviams rezervaciją prieš jam gaunant šį laivą. Šiuo klausimu Irish Ferries teigia, kad toks elgesys yra įprastas keleivių vežimo jūra sektoriuje. Tačiau kai vežėjas priima tokį sprendimą, o atitinkamas laivas yra vienintelis, kuriuo galima naudotis siekiant užtikrinti vežimo paslaugas tam tikru maršrutu, jam kyla ekonominė rizika, kurią jis taip pat turi valdyti. Atsižvelgiant į Reglamento Nr. 1177/2010 sistemą, atitinkamas vežėjas įtraukia šią riziką į savo įprastos veiklos sąnaudas.

[45] Žr. neseniai priimtą 2020 m. birželio 11 d. Sprendimą *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, 37 punktas).

[46] Žr. neseniai priimtą 2020 m. birželio 11 d. Sprendimą *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, 37 punktas).

[47] Šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimą *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, 36 punktas).

[48] Šiuo klausimu žr. 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimą *van der Lans* (C-257/14, EU:C:2015:618, 41 punktas).

[49] Tačiau į aplinkybes, susijusias su vėlavimo ypatybėmis, gali būti atsižvelgta nustatant, ar vežimo paslaugos teikimo sutrikimo nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

[50] 2018 m. balandžio 17 d. Sprendime *Krüsemann ir kt.* (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ir C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, 40–44 punktais) Teisingumo Teismas nusprendė, kad „laukinis streikas“ nelaikytinas „ypatinga aplinkybe“, nes rizika, kylanti dėl įmonių restruktūrizavimo ir reorganizavimo priemonių socialinių pasekmių, turi būti laikoma būdinga įprastam veiklos vykdymui. Be to, 2019 m. balandžio 4 d. Sprendime *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2019:288, 29 punktas) Teisingumo Teismas, padaręs nuorodą į 2014 m. lapkričio 14 d. Nutartį *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377), priminė, kad oro uosto įlaipinimo trapo ir lėktuvo susidūrimas negali būti laikomas „ypatinga aplinkybe“. Teisingumo Teismas nusprendė, jog ta aplinkybė, kad *paprastai toks įtaisas naudojamas bendradarbiaujant su atitinkamų lėktuvų įgula*, gali parodyti, kad įvykis, dėl kurio vežėjas nevykdė veiklos, galėjo būti vežėjo kontroliuojamas. Vis dėlto ši išvada nekeičia to, kad nagrinėjamą kliūtį sukėlė trečiųjų asmenų veiksmai.

[51] 2018 m. balandžio 17 d. sprendimas (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ir C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, 40–42 punktai).

140. Be to, laivo užsakymo ir pristatymo tvarka nustatomos vežėjo sudarytoje sutartyje. Tačiau, pirma, kiekviena sutartis susijusi su tam tikra rizika [52]. Šioje byloje pavėluotą pristatymą nulėmė vienos iš sutarties šalių elgesys arba šios šalies subrangovų elgesys [53]. Taigi, kalbama apie vykdymo nesklandumus, kuriuos apima įprasta sutarties rizika. Iš tiesų niekas nerodo, kad buvo vėluojama pristatyti laivą dėl aplinkybių, nesusijusių su sutarties šalies ar jos subrangovo sutartinių prievolių vykdymu arba net su įprastomis laivų statyklos paslaugomis [54]. Šiomis aplinkybėmis įprasta sutarties rizika taip pat apima sutartinių įsipareigojimų neįvykdymo atvejį. Todėl tai, kad buvo vėluojama 200 dienų, negali paneigti šio argumento.

141. Antra, kiekviena sutartis gali būti rizikos valdymo mechanizmas. Iš esmės Komisija nurodo, kad naujo laivo užsakymas yra planuojamas iš anksto ir paprastai dėl jo sudaroma išsami sutartis, kurioje įtvirtinamos sąlygos, susijusios su pavėluotu pristatymu. Šiuo klausimu per teismo posėdį NTA konstatavo, kad 2016 m. sudaryta sutartis buvo grindžiama tarptautinėje praktikoje naudojamu standartiniu pavyzdžiu ir joje numatytas kompensavimo mechanizmas už neleistinus vėlavimus. Mano nuomone, tai, kad sutartyse dėl laivų tiekimo yra numatyti rizikos valdymo mechanizmai, patvirtina, jog yra pripažįstamas įprastos su tokiu tiekimu susijusios sutartinės rizikos buvimas.

142. Šios išvados neginčijo Irish Ferries, kuri šiuo klausimu nurodė, kad šio mechanizmo nepakanka jos patirtiems nuostoliams ir žalai padengti. Iš tiesų, atsižvelgiant į keleivių apsaugos lygį, kurį siekiama nustatyti pagal Reglamento Nr. 1177/2010 sistemą, tai, kad įprasto sutarties rizikos valdymo mechanizmo, vienos iš sutarties šalių nuomone, nepakanka, negali lemti situacijos, kai šią riziką prisiima keleiviai. Vežėjas negali perkelti keleiviams ekonominės rizikos, kurią jis integravo į savo įprastą veiklą [55].

143. Taigi siūlau pripažinti, kad Reglamento Nr. 1177/2010 20 straipsnio 4 dalis turi būti aiškinama taip, kad vėlavimas pristatyti laivą, kurį nulėmė vienos iš šios sutarties šalių ar šios šalies subrangovų elgesys, yra būdingas įprastam atitinkamo vežėjo veiklos vykdymui, jei jis pradėjo siūlyti bilietų rezervaciją ir sudarė vežimo sutartis su keleiviais iki to laiko, kai laivas jam buvo perduotas naudotis, ir todėl nepriskirtinas prie „ypatingų aplinkybių“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.

144. Atsižvelgiant į tai, kad abu „ypatingų aplinkybių“ nustatymo kriterijai yra kumuliaciniai, šio argumento turėtų pakakti, kad būtų galima manyti, jog pavėluotas laivo pristatymas nėra tokia aplinkybė. Vis dėlto tam atvejui, jei Teisingumo Teismas nepritartų šiam argumentui, dabar analizuosiu antrąjį kriterijų.

[52] Žr., be kita ko, Moisan, P., „Technique contractuelle et gestion des risques dans les contrats internationaux: les cas de force majeure et d'imprévision“, *Les Cahiers de droit*, 1994, t. 35(2), p. 286.

[53] Kaip nurodžiau dėstydamas faktines aplinkybes, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad pavėluotą laivo pristatymą nulėmė tai, kad vėlavo tiekėjai, kuriuos laivų statykla pasamdė kaip subrangovus, ir (arba) vėlavo išorės erdvių įrengimas bei viešosioms erdvėms skirtų vidaus elementų pristatymas.

[54] Pavyzdžiui, galima įsivaizduoti atvejį, kad statomam laivui taikomos konfiskavimo kariuomenės poreikiams priemonės. Pagal analogiją žr. 2014 m. lapkričio 14 d. Nutartį *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377, 19 punktas), kurioje Teisingumo Teismas nusprendė, kad sąvoka „ypatingos aplinkybės“ apima žalą, kurią ginčijamą skrydį turėjusiam įvykdyti orlaiviui padarė *veiksmai, nesusiję su įprastomis oro uosto paslaugomis*, kaip antai sabotažo ar terorizmo veiksmai.

[55] Pagal analogiją žr. Malenovský, J., „Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the ES“, in Bobek, M. ir Prassl, J. (leid.), *ES Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart Publishing, Oxford, 2016, p. 32, kuris nurodo, jog tai, kad keleiviams tenka ekonominė vežėjo laisvai vykdomos veiklos rizika, prieštarauja tikslui užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Be to, savo 2018 m. liepos 4 d. Sprendime *Wirth ir kt.* (C-532/17, EU:C:2018:527, C-532/17, 23 punktas) Teisingumo Teismas nusprendė, kad atsižvelgiant į tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį turi būti taikomas toks sąvokos „skrydį vykdantis oro vežėjas“ aiškinimas, kuris *leidžia garantuoti, kad vežamiems keleiviams bus sumokėta kompensacija, neatsižvelgiant į oro vežėjo*, kuris nusprendė vykdyti ginčytiną skrydį, ir kito vežėjo, kuris konkrečiai turi jį įvykdyti, *susitarimus*.

4. Dėl realios kontrolės kriterijaus

145. Savo jurisprudencijoje, susijusioje su keleivių vežimo oro transportu sektoriumi, Teisingumo Teismas remiasi vežėjo kompetencijos kriterijumi vertindamas, ar vežėjas negalėjo realiai kontroliuoti įvykio [56].

146. Šiuo klausimu Sprendime van der Lans [57] Teisingumo Teismas nusprendė, kad gedimo išvengimą ar jo pašalinimą atitinkamas oro vežėjas gali realiai kontroliuoti, nes būtent jis turi užtikrinti savo ekonominiais tikslais eksploatuojamų orlaivių priežiūrą ir tinkamą funkcionavimą.

147. Kaip pažymėjau šios išvados 138 punkte, jūrų transporto vežėjo kompetencijai priklauso jo ekonominės veiklos tikslais eksploatuojamo laivyno organizavimas ir priežiūra. Šiuo tikslu, kaip matyti iš šios bylos, jis, be kita ko, sudaro laivų statybos sutartis. Taigi, skirtingai nuo Sprendime van der Lans [58] nagrinėtos situacijos, tokiu atveju vežėjas dar neeksploatuoja užsakytų laivų.

148. Šiomis aplinkybėmis atitinkamas vežėjas gali realiai kontroliuoti sutarčių sudarymą ir jų turinį, o tai leidžia jam valdyti tam tikrą riziką, įskaitant jam tenkančią ekonominę riziką. Taigi kyla toks klausimas: ar vežėjas gali realiai kontroliuoti tai, kad viena iš sutarties šalių ir jos subrangovai įvykdytų sutartinius įsipareigojimus per nustatytą terminą [59]?

149. Savo jurisprudencijoje Teisingumo Teismas jau yra pareiškęs nuomonę dėl realios kontrolės kriterijaus atsižvelgiant į trečiųjų asmenų veiksmus, kurie sudaro arba sukėlė įvykius, galinčius patekti į sąvoką „ypatingos aplinkybės“. Iš jurisprudencijos matyti, kad vežėjas gali realiai kontroliuoti trečiųjų asmenų veiksmus, kurie atliekami bendradarbiaujant su šiuo vežėju arba išplaukia iš jo priimto sprendimo [60].

150. Neseniai priimtame Sprendime Transportes Aéreos Portugueses [61] Teisingumo Teismas pateikė naujų paaiškinimų dėl šios jurisprudencijos. Visų pirma šio sprendimo 42 punkte Teisingumo Teismas paaiškino, jog keleivį su vežėju sieja vežimo sutartis ir keleivis turi užtikrinti, kad nebūtų pakenkta tinkamam šios sutarties vykdymui. Paskui 43 punkte Teisingumo Teismas nusprendė, pirma, kad atitinkamą skrydį vykdantis oro vežėjas iš principo negali kontroliuoti trikdančio keleivio elgesio, dėl kurio buvo pagrįstai nukreiptas atitinkamas skrydis, nes negali nuspėti keleivio elgesio ir reakcijos į įgulos reikalavimus, ir, antra, kad orlaivio viduje įgulos vadas, kaip ir įgula, turi tik ribotas galimybes sutramdyti tokį keleivį. Tuo remdamasis darau išvadą, jog tai, kad vežėjas nustato su keleiviu sudarytos sutarties sąlygas, automatiškai nereiškia, kad vežėjas gali kontroliuoti jo elgesį. Tačiau Teisingumo Teismas dėl realios kontrolės kriterijaus taip pat patikslino, jog reikia patikrinti, ar vežėjas neprisidėjo prie atitinkamo keleivio trikdančio elgesio atsiradimo arba ar vežėjas galėjo iš anksto numatyti tokį elgesį ir imtis tinkamų priemonių remdamasis įspėjamaisiais tokio elgesio ženklais [62]. Teisingumo Teismo teigimu, tokiomis aplinkybėmis trikdantys keleivio elgesys būtų kontroliuojamas vežėjo [63].

[56] Žr. neseniai priimtą 2019 m. birželio 26 d. Sprendimą *Moens* (C-159/18, EU:C:2019:535, 20 punktas) ir 2019 m. balandžio 4 d. Sprendimą *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2019:288, 26 punktas).

[57] 2015 m. rugsėjo 17 d. sprendimas (C-257/14, EU:C:2015:618, 43 punktas).

[58] 2015 m. rugsėjo 17 d. sprendimas (C-257/14, EU:C:2015:618).

[59] Reikia pažymėti, kad 2016 m. sutartį sudarė ne *Irish Ferries*, o ICG. Tačiau šiame prašyme priimti prejudicinį sprendimą nėra nieko, kas rodytų, jog atsižvelgiant į šių subjektų santykius *Irish Ferries* negalėjo kontroliuoti to, ką galėjo kontroliuoti ICG.

[60] Žr. 50 išnašą.

[61] 2020 m. birželio 11 d. sprendimas (C-74/19, EU:C:2020:460).

[62] Žr. neseniai priimtą 2020 m. birželio 11 d. Sprendimą *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, 45 punktas).

[63] Žr. neseniai priimtą 2020 m. birželio 11 d. Sprendimą *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, 47 punktas).

151. Šiuo klausimu reikia pažymėti, jog Irish Ferries tvirtina, kad prieš sudarant 2016 m. sutartį buvo atliktas laivų statyklų vertinimas ir įvykdyta apdairi atranka. NTA šio teiginio neginčija. Taigi niekas neleidžia manyti, kad Irish Ferries arba ICG savo veiksmais arba dėl neatsargumo prisidėjo prie laivo pavėluoto pristatymo, kaip tai suprantama pagal Sprendime Transportes Aéreos Portugueses suformuotą jurisprudenciją [64]. Dėl šių priežasčių, jeigu Teisingumo Teismas nepritartų mano analizei, susijusiai su pirmuoju „ypatingų aplinkybių“ nustatymo kriterijumi, ir analizuotų antrąjį kriterijų, siūlau pripažinti, kad vežėjas negalėjo kontroliuoti pavėluoto laivo pristatymo. Todėl dėl šio pavėluoto pristatymo, kaip dėl ypatingos aplinkybės, jis gali būti atleistas nuo atsakomybės.

5. Dėl pagrįstų priemonių

152. Net darant prielaidą, kad vėlavimas pristatyti laivą gali būti laikomas „ypatinga aplinkybe“, vežėjas dar turi įrodyti, kad net imdamasis visų pagrįstų priemonių, t. y. naudodamasis visomis personalo ar materialinėmis priemonėmis bei turimomis finansinėmis priemonėmis, jis akivaizdžiai negalėjo išvengti vežimo paslaugos atšaukimo arba vėlavimo dėl ypatingų aplinkybių, su kuriomis jis susidūrė, nebent tai būtų nepakeliama auka, atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus tuo metu [65]. Šiomis aplinkybėmis reikia atsižvelgti tik į priemones, kurių atitinkamas vežėjas gali realiai imtis, išskyrus tas, kurios priklauso trečiųjų asmenų kompetencijai [66].

153. Tiesa, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui reikia palikti įvertinti, ar šios bylos aplinkybėmis vežėjas galėjo imtis pagrįstų priemonių siekdamas išvengti aptariamos ypatingos aplinkybės. Vis dėlto, siekdamas padėti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui ir naudingai atsakyti į šio teismo klausimą, Teisingumo Teismas galėtų pateikti paaiškinimus dėl pagrindinės bylos šalių labiausiai ginčijamo klausimo [67].

154. Iš esmės NTA teigia, kad Irish Ferries nesiėmė jai prieinamų pagrįstų priemonių, kad išvengtų keleivių vežimo paslaugų atšaukimo. Konkrečiai kalbant, Irish Ferries priimdavo rezervacijas dėl keleivių vežimo laivu paslaugų tuo metu, kai ji dar nebuvo nei laivo savininkė, nei valdytoja, ir negalėjo būti tikra, kad tuo momentu, kai turėtų būti teikiamos keleivių vežimo paslaugos, ji turės laivą nuosavybes teise arba jį valdys. Tačiau Irish Ferries tvirtina, kad atsisakymas priimti rezervacijas vežimo paslaugoms nauju maršrutu yra nepakeliama auka, kaip tai suprantama pagal jurisprudenciją.

155. Žinoma, būtų galima teigti, jog Irish Ferries iš anksto numatytas terminas tarp laivo pristatymo iki jo eksploatavimo pradžios buvo nepakankamas, kad būtų galima manyti, jog vežėjas neturėjo tinkamesnių priemonių siekiant išvengti transporto paslaugos neteikimo.

156. Tokiomis aplinkybėmis, jeigu, priešingai, nei siūlau šioje išvadoje, Teisingumo Teismas manytų, kad vėlavimas pristatyti laivą, skirtą naujam maršrutui, nėra įvykis, būdingas įprastam atitinkamo vežėjo veiklos vykdymui (pirmasis „ypatingų aplinkybių“ nustatymo kriterijus), mano

[64] 2020 m. birželio 11 d. sprendimas (C-74/19, EU:C:2020:460).

[65] Pagal analogiją žr. 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimą *Eglītis ir Ratnieks* (C-294/10, EU:C:2011:303, 25 punktas).

[66] Pagal analogiją žr. 2017 m. gegužės 4 d. Sprendimą *Pešková ir Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342, 44 punktas) ir 2019 m. birželio 26 d. Sprendimą *Moens* (C-159/18, EU:C:2019:535, 27 punktas).

[67] Toks Teisingumo Teismo atsakymas būtų abstraktesnio pobūdžio, kiek tai susiję su klausimu dėl „pagrįstų priemonių“, ir būtų naudingas visiems Sąjungos nacionaliniams teismams, o šioje byloje prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui būtų palikta įvertinti, ar šios bylos aplinkybėmis vežėjas galėjo pasinaudoti pagrįstomis priemonėmis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1177/2010 20 straipsnio 4 dalį. Šiuo klausimu žr. Švábу, D., „La responsabilité en matière de transport aérien de passagers à l'intersection de trois systèmes juridiques“, in Petrlík, D., Bobek, M. ir Passer, J M. (leid.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, Bruylant, Briuselis, 2020, p. 491.

nuomone, negalima reikalauti, kad vežėjas nepriimtų rezervacijų iki to momento, kol statykla pristatys jam laivą su visais būtinais leidimais. Iš tiesų, jei „pagrįsta priemone“ būtų laikoma ta aplinkybė, kad nuo rezervacijų priėmimo susilaikoma iki tam tikro – nenuspėjamo momento, kai bus išspręstas vėlavimo klausimas, t. y. net nesant jokių apribojimų laiko atžvilgiu, tai prieštarautų teiginiui, jog šis vėlavimas nėra būdingas įprastam veiklos vykdymui, todėl jį galima priskirti prie sąvokos „ypatingos aplinkybės“.

157. Nepaneigdamas pirmiau pateiktų pastabų, susijusių su antruoju „ypatingų aplinkybių“ nustatymo kriterijumi, vis dėlto laikausi nuomonės, kurią išdėsčiau šios išvados 143 punkte. Kadangi, remiantis šia nuomone, šiuo atveju netenkintas pirmasis „ypatingų aplinkybių“ nustatymo kriterijus, nebūtina nagrinėti nei antrojo kriterijaus, nei to, ar vežėjas galėjo imtis „pagrįstų priemonių“.

F. Dėl Reglamento Nr. 1177/2010 24 straipsnio aiškinimo

158. Septintuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar prašymas dėl kompensacijos pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnį gali būti prilyginamas skundui, kaip jis suprantamas pagal šio reglamento 24 straipsnį, todėl prašymą išmokėti kompensaciją keleivis turi pateikti vežėjui per du mėnesius nuo tos dienos, kai transporto paslauga buvo arba turėjo būti suteikta, kad už šio reglamento taikymą atsakinga nacionalinė įstaiga galėtų skirti sankcijas už šios kompensacijos nemokėjimą.

159. Nors prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nepatikslina keleivių skaičiaus ir momento, kuriuo jie pateikė prašymus dėl kompensacijos pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnį, septintasis klausimas, atrodo, išplaukia iš Irish Ferries argumento, kad NTA neapribojo sprendimo ir pranešimų poveikio tik keleiviais, pateikusiais skundą pagal šio reglamento 24 straipsnį. Taigi negalima teigti, kad šis klausimas akivaizdžiai visiškai nesusijęs su pagrindinės bylos faktais ar dalyku.

160. Pirmiausia pažymėtina, kad Reglamento Nr. 1177/2010 24 straipsnio 2 dalyje nustatytas ne tik skundo pateikimo terminas, bet ir terminai, per kuriuos vežėjas turi išnagrinėti skundą ir jį patenkinti arba atmesti. Be to, šio reglamento 19 straipsnyje numatytas atskiras terminas, per kurį nagrinėjami pagal šią nuostatą pateikti prašymai dėl kompensacijos. Iš esmės pagal minėto reglamento 19 straipsnio 5 dalį vežėjas įpareigojamas sumokėti keleiviui priklausančią kompensaciją per mėnesį nuo prašymo dėl kompensacijos pateikimo. Tokiomis aplinkybėmis iš tiesų a priori galima teigti, kad ši nuostata yra lex specialis atsižvelgiant į Reglamento Nr. 1177/2010 24 straipsnio 2 dalį, nes šios dvi nuostatos susijusios su prašymų dėl kompensacijos nagrinėjimo terminais ir tai neturi įtakos šio reglamento 24 straipsnio 2 dalyje nustatytam skundo pateikimo terminui.

161. Be to, pagal Reglamento Nr. 1177/2010 24 straipsnio 1 dalį vežėjai įpareigojami nustatyti skundų, susijusių su šiame reglamente numatytomis teisėmis ir pareigomis, nagrinėjimo tvarką. Remiantis šia nuostata galima manyti, kad sąvoka „skundas“ yra susijusi su visomis Reglamente Nr. 1177/2010 nurodytomis teisėmis ir pareigomis, įskaitant teisę į kompensaciją, numatytą šio reglamento 19 straipsnyje.

162. Vis dėlto manau, kad remiantis Reglamento Nr. 1177/2010 sistema prašymas dėl kompensacijos negali būti prilyginamas skundui.

163. Iš tiesų, pirma, siekiant apibūdinti įvykį, nuo kurio pradedamas skaičiuoti vežėjui nustatytas terminas, Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio 5 dalyje daroma nuoroda ne į skundo gavimo, o į prašymo dėl kompensacijos pateikimo momentą.

164. Antra, skirtingai nei Reglamento Nr. 1177/2010 24 straipsnio 2 dalyje, šio reglamento 19 straipsnio 5 dalyje nenumatyta, kad vežėjas nagrinėja prašymą dėl kompensacijos ir gali jį patenkinti arba atmesti. Pagal pastarąją nuostatą „[k]ompensacija išmokama per vieną mėnesį nuo prašymo dėl kompensacijos pateikimo“. Šis skirtumas tarp skundų ir prašymų dėl kompensacijos nagrinėjimo tvarkos visiškai atitinka pastarųjų pobūdį. Iš tiesų pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio 1 dalį vėlavimas atvykti reiškia, kad keleivis įgyja teisę į piniginį reikalavimą ir gali prašyti vežėjo šį reikalavimą patenkinti, o vežėjas, kaip skolininkas, turi tenkinti šį prašymą.

165. Trečia, pagal Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio 3 dalį kiekvienas keleivis už šio reglamento taikymą atsakingai nacionalinei įstaigai gali pateikti skundą dėl galimo šio reglamento pažeidimo [68]. Šioje nuostatoje taip pat numatyta, jog valstybė narė gali nuspręsti, kad keleivis pirmiausia privalo pateikti skundą vežėjui arba kad nacionalinė institucija veikia kaip apeliacinė instancija nagrinėjant šį skundą. Iš to darau išvadą, kad vežėjams ir nacionalinėms įstaigoms pavesta nagrinėti skundus, kurių dalykas yra tas pats, arba nagrinėti tuos pačius skundus.

166. Šiuo klausimu Reglamento Nr. 1177/2010 24 konstatuojamojoje dalyje paaiškinta, kad nacionalinių įstaigų, kurioms pavesta užtikrinti šio reglamento laikymąsi, paskyrimas nedaro įtakos keleivių teisėms nacionalinėje teisėje nustatyta tvarka kreiptis į teismą. Taigi keleivis nacionaliniuose teismuose gali remtis savo reikalavimu pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnį. Tokiame teismo procese dviejų mėnesių terminas netaikomas. Nuoroda į nacionalinę teisę, esanti šio reglamento 24 konstatuojamojoje dalyje, patvirtina šį aiškinimą. Iš tiesų, jei būtų laikoma, jog dviejų mėnesių terminas taikomas ne teisminio proceso aplinkybėmis, tai reikštų, kad keleivis įpareigojamas tęsti teismo procesą, neleidžiant nacionalinėms įstaigoms, kurioms pavesta užtikrinti Reglamento Nr. 1177/2010 laikymąsi, skirti sankcijas už atsisakymą sumokėti šiam keleiviui kompensaciją, nes šis terminas pasibaigė.

167. Taigi Reglamento Nr. 1177/2010 24 straipsnio 2 dalis turi būti aiškinama taip, kad sankcijos skyrimas vežėjui, kuris nesumokėjo keleiviui pagal šio reglamento 19 straipsnį mokėtinos kompensacijos, nepriklauso nuo to, ar keleivis pateikė vežėjui prašymą dėl kompensacijos per du mėnesius nuo tos dienos, kai paslauga buvo arba turėjo būti suteikta.

G. Dėl Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio aiškinimo

168. Aštuntuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar už Reglamento Nr. 1177/2010 taikymą atsakingos nacionalinės įstaigos, įsteigtos valstybėje narėje pagal šio reglamento 25 straipsnio 1 dalį, kompetencija apima tik transporto paslaugas iš šios valstybės narės teritorijoje esančių uostų, ar ši kompetencija apima ir transporto paslaugas grįžtant iš kitos valstybės narės į šiuos uostus.

[68] Pažymėtina, kad pateikiant skundo pavyzdį Reglamento Nr. 1177/2010 23 konstatuojamojoje dalyje daroma nuoroda į uoste ar laive teikiamą pagalbą.

169. Remiantis Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio formuluote galima manyti, kad į šį klausimą reikia atsakyti neigiamai. Iš tiesų pagal šią nuostatą valstybės narės paskirta nacionalinė įstaiga yra atsakinga už šio reglamento taikymą keleivių vežimo paslaugoms, kai vežama iš šios valstybės narės teritorijoje esančių uostų ir iš trečiosios šalies į šiuos uostus.

170. Atrodo, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas puikiai supranta minėtos nuostatos pažodinio aiškinimo prasmę. Iš aštuntojo klausimo formuluotės matyti, kad šis teismas siekia sužinoti, ar ši nuostata gali būti aiškinama kitaip dėl to, kad nacionalinės įstaigos kompetencija įgyvendinama teikiant keleivių vežimo paslaugas, kai vežimas susijęs su kelione pirmyn ir atgal, iš Airijos į Prancūziją.

171. Šiomis aplinkybėmis per posėdį Irish Ferries nurodė, kad kai kurių keleivių atveju vežimas nebuvo susijęs su kelione pirmyn ir atgal iš Airijos teritorijoje esančio uosto. Irish Ferries teigimu, daugiau nei pusės reisų pradžia buvo Prancūzijoje. Vis dėlto aštuntojo klausimo formuluotėje daroma aiški nuoroda į grįžimo reisą („a return sailing“), todėl šį klausimą reikia nagrinėti šiuo aspektu.

1. Dėl Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio 1 ir 3 dalių

172. Pirmiausia reikia išnagrinėti Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio 3 dalimi grindžiamus NTA argumentus, kad kiekvienas keleivis gali pateikti skundą pagal šio reglamento 25 straipsnio 1 dalį paskirtai kompetentingai įstaigai arba bet kuriai kitai valstybės narės paskirtai kompetentingai įstaigai. NTA frazę „bet kuriai kitai valstybės narės paskirtai kompetentingai įstaigai“ aiškina taip, kad keleivis gali pateikti savo skundą dėl vežimo, kai keliaujama pirmyn ir atgal, abiejų valstybių narių, kurių teritorijoje yra su šiuo vežimu susiję uostai, įstaigose.

173. Vis dėlto manęs neįtikina NTA siūlomas Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio aiškinimas, kad keleivis gali pasirinkti įstaigą, kuriai jis gali pateikti skundą, nes toks aiškinimas reikštų, jog dviejų valstybių narių nacionalinės įstaigos turi alternatyvią kompetenciją, kurią įgyvendindamos jos užtikrina šio reglamento laikymąsi, kiek tai susiję su tomis pačiomis keleivių vežimo paslaugomis.

174. Iš tiesų aštuntasis klausimas susijęs ne tik su tuo, kurioje valstybėje narėje keleivis gali pateikti skundą, bet apskritai su nacionalinių institucijų, atsakingų už Reglamento Nr. 1177/2010 taikymą ir valstybių narių paskirtų pagal šio reglamento 25 straipsnio 1 dalį, kompetencija.

175. Šiuo klausimu pažymėtina, kad valstybės narės paskirtai nacionalinei įstaigai pavesta vykdyti bendrą Reglamento Nr. 1177/2010 taikymo priežiūrą teikiant keleivių vežimo iš šios valstybės narės teritorijoje esančių uostų paslaugas ir keleivių vežimo iš trečiosios šalies į šiuos uostus paslaugas. Atlikdama šią užduotį tokia įstaiga, kaip matyti iš šios nuostatos, imasi būtinų priemonių užtikrinti šio reglamento laikymąsi.

176. Pagal Reglamento Nr. 1177/2010 28 straipsnį valstybės narės savo ruožtu nustato sankcijų, taikomų už šio reglamento nuostatų pažeidimus, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių, kad jos būtų įgyvendintos. Pagal Airijos teisę, nesilaikant NTA pateiktų pranešimų dėl tokių pažeidimų, skiriamos baudos. Tačiau kompetenciją pateikti tokius pranešimus turi įgyvendinti nacionalinė įstaiga, atsakinga už minėto reglamento taikymą, kaip antai NTA, laikydamasi to paties reglamento 25 straipsnio 1 dalyje numatytų ribų.

177. Taigi negalima manyti, kad bet kuri nacionalinė įstaiga turi kompetenciją vykdyti bendrojo pobūdžio priežiūrą, susijusią su atitinkamomis keleivių vežimo paslaugomis, nes ši kompetencija apima sankcijų už Reglamento Nr. 1177/2010 pažeidimus skyrimą tiek, kiek tai patenka į šios kompetencijos teritorinio taikymo sritį.

178. Dabar nagrinėjant Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio 3 dalį reikia pažymėti, kad ji susijusi tik su skundų nagrinėjimu. Be to, pagal šią nuostatą šie skundai gali būti pateikti pagal minėto reglamento 25 straipsnio 1 dalį paskirtai kompetentingai įstaigai arba bet kuriai kitai valstybės narės paskirtai kompetentingai įstaigai. Tuo remdamasis darau išvadą, kad nacionalinė įstaiga, atsakinga už šio reglamento taikymą, nebūtinai yra vienintelė institucija, kompetentinga nagrinėti skundus. Valstybė narė gali įsteigti kitą įstaigą, turinčią tokią kompetenciją. Taigi kompetencija nagrinėti jūra keliaujančių keleivių skundus gali būti atskirta nuo kompetencijos, kurią įgyvendinant vykdoma bendro pobūdžio priežiūra [69].

179. Be šio Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio 3 dalies aiškinimo, NTA tvirtina, kad nuoroda į valstybės narės paskirtą kompetentingą įstaigą reiškia, kad keleivis taip pat gali kreiptis į kitos valstybės narės nei ta, kurios teritorijoje yra įlaipinimo uostas, kompetentingas įstaigas.

180. Šiuo klausimu pažymėtina, pirma, kad per parengiamuosius darbus Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio 3 dalis buvo aiškinama skirtingai. Iš tiesų, Parlamentas ir Taryba šią nuostatą suprato taip, kad ji susijusi su keliomis kompetentingomis institucijomis, įsteigtomis tos pačios valstybės narės [70], t. y. valstybės narės, kurios teritorijoje yra įlaipinimo uostas.

181. Kita vertus, atrodo, jog Komisija šią nuostatą supranta taip, kad keleivis gali pasirinkti kreiptis į kitos valstybės narės [71] paskirtą nacionalinę įstaigą, atsakingą už Reglamento Nr. 1177/2010 taikymą, bet nenurodoma, kad ši nacionalinė įstaiga turi kompetenciją, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 25 straipsnio 3 dalį. Tačiau dėl analogiškų Reglamento

[69] Tiesa, 2016 m. kovo 17 d. Sprendime *Ruijssenaars ir kt.* (C-145/15 ir C-146/15, EU:C:2016:187, 30 punktas) Teisingumo Teismas dėl analogiškų oro transporto srityje galiojančių nuostatų nusprendė, kad Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 2 dalyje numatyta kompetencija nagrinėti skundus yra vienas iš aspektų, išplaukiančių iš šio reglamento 16 straipsnio 1 dalyje nurodytos įstaigos užduoties vykdyti bendrą priežiūrą. Tačiau, pirma, šis sprendimas buvo susijęs su nacionaline įstaiga, atsakinga už Reglamento Nr. 261/2004 taikymą. Taigi tai nebuvo „kita valstybės narės paskirta kompetentinga įstaiga“. Antra, Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio 3 dalyje nebuvo tiksliai pakartota Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 2 dalies formuluotė.

[70] Žr. ataskaitos dėl reglamento pasiūlymo pakeitimo Nr. 68 (COM(2008) 816, C6-0476/2008, 2008/0246(COD) paaiškinimą ir Tarybos bendrąją poziciją dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004, 14849/09 ADD 1, p. 9.

[71] Žr. Komisijos dokumentą „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, pagal kurį „the competent NEB is the NEB of the ES country of departure except when the service departs from a third country. Then, the NEB of the ES country of arrival is competent. However, passengers are free contact the NEB of their choice“ („kompetentinga [nacionalinė įstaiga, atsakinga už reglamento vykdymo užtikrinimą], toliau – NEB, tai Sąjungos išvykimo šalies NEB, išskyrus atvejus, kai paslauga pradedama teikti trečiojoje šalyje. Tokiu atveju kompetenciją turi Sąjungos atvykimo šalies NEB. Tačiau keleiviai gali laisvai susisiekti su jų pasirinkta NEB“).

Nr. 261/2004 nuostatų Komisija aiškiai nurodo, kad tokiu atveju įstaiga, į kurią kreipėsi oro transporto keleivis, nėra kompetentinga įstaiga ir kad skundas turi būti perduotas kitos valstybės narės paskirtai įstaigai, atsakingai už atitinkamo reglamento taikymą [72].

182. Šiomis aplinkybėmis, nors manau, kad keleivis gali pateikti skundą, susijusį su vežimu maršrutu pirmyn ir atgal, vienos iš dviejų valstybių narių, kurių teritorijose yra su šiuo maršrutu susiję uostai, įstaigose, tai vis dėlto nereiškia, kad abi šios įstaigos turi kompetenciją vykdyti bendrą keleivių vežimo paslaugų, nurodytų skunde, priežiūrą, numatytą Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio 1 dalyje.

2. Dėl sąvokos „keleivių vežimo paslauga“ atsižvelgiant į maršrutą pirmyn ir atgal

183. Argumentai, grindžiami konkrečiu Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio 1 dalyje vartojamų sąvokų aiškinimu, galėtų paneigti šios nuostatos pažodinio aiškinimo išvadas.

184. Iš tiesų, jeigu būtų nuspręsta, kad pagal Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio 1 dalį sąvoka „keleivių vežimo paslauga“, kai vežama maršrutu pirmyn ir atgal, apima tiek reisą pirmyn, tiek reisą atgal, tai reikštų, jog pripažįstama valstybės narės, kurios teritorijoje yra šio pirmojo reiso įlaipinimo uostai, nacionalinių įstaigų kompetencija.

185. Irish Ferries daro nuorodą į šiuos argumentus ir pažymi, kad dėl Reglamento Nr. 261/2004 Teisingumo Teismas nusprendė, jog sąvoka „skrydis“, kaip ji suprantama pagal šį reglamentą, iš esmės yra viena vežimo oro transportu operacija, todėl tam tikra prasme tai yra šio vežimo „vienetas“ [73]. Per teismo posėdį NTA, atrodo, atsakė į šį argumentą ir tvirtino, kad kai vežama maršrutu pirmyn ir atgal, kiek tai susiję su Reglamentu Nr. 1177/2010, rezervuotą paslaugą sudaro dvi dalys.

186. Nors Reglamento Nr. 1177/2010 3 straipsnio f punkte apibrėžta sąvoka „keleivių vežimo paslauga“, šioje apibrėžtyje nėra informacijos, kuria remiantis būtų galima nustatyti, ar vežimas, susijęs su maršrutu pirmyn ir atgal, yra viena paslauga. Tačiau tokią informaciją galima rasti kitose šio reglamento nuostatose.

187. Šiuo klausimu pažymėtina, kad Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio 4 dalyje nustatytas kompensacijos, mokėtinos keleiviui už vėlavimą atvykti, apskaičiavimo būdas tuo atveju, jei keliaujama į abi puses, o šio reglamento versijoje prancūzų kalba nurodyta, kad ši kompensacija už vėlavimą atvykti keliaujant pirmyn arba keliaujant atgal apskaičiuojama atsižvelgiant į pusę kainos, sumokėtos už vežimą naudojantis keleivių vežimo paslauga. Tačiau versijose kitomis kalbomis nurodyta, kad ši kompensacija apskaičiuojama nuo pusės kainos, sumokėtos už vežimą

[72] Pagal Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 2 dalį „kiekvienas keleivis gali pasiskųsti *bet kuriai pagal 1 dalį paskirtai įstaigai* arba *bet kuriai kitai valstybės narės paskirtai kompetentingai įstaigai* dėl šio reglamento pažeidimo bet kuriame *valstybės narės* teritorijoje esančiame oro uoste arba dėl bet kurio skrydžio iš trečiosios šalies į oro uostą, esantį toje teritorijoje“ (kursyvu išskirta mano). Informaciniame dokumente dėl skundų pagal Reglamentą Nr. 261/2004 nagrinėjimo (*NEB – NEB Complaint Handling Procedure under Regulation (EC) nº261/2004*, 2019 m. vasario mėn. redakcija, 2 punktas, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/neb-neb_complaint_handling_procedures.pdf) Komisija konstatuoja, kad „[į]staiga, atsakinga už reglamento taikymo užtikrinimą, yra kompetentinga nagrinėti skundus, susijusius su skrydžių iš jos teritorijos atidėjimu ar atšaukimu (išvykimo valstybė narė)“. Be to, šiame dokumente, kaip ir pradiniame Komisijos pasiūlyme, kurio pagrindu priimtas Reglamentas Nr. 261/2004 (žr. pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (COM(2001) 784 *final* – (COD 2001/0305) 18 straipsnį), aiškiai minimas skundų perdavimas tarp įvairių valstybių narių įsteigtų institucijų. Darytina išvada, kad kitos valstybės narės įstaiga nėra *kompetentinga*, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 16 straipsnio 2 dalį.

[73] 2008 m. liepos 10 d. Sprendimas *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, 40 punktas).

naudojantis ta keleivių vežimo paslauga[74], arba atsižvelgiant į pusę kainos, sumokėtos už tą keleivių vežimo paslaugą[75]. Atrodo, kad šiose kalbinėse versijose parodomojo įvardžio vartojimas žodžių junginyje „ta paslauga“ yra nuoroda į šio reglamento 19 straipsnio 3 dalį, susijusią su keleivių vežimo paslauga, kurią buvo vėluojama suteikti.

188. Iš pirmo žvilgsnio, remiantis Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio 4 dalimi gali būti daroma išvada, kad vežimas maršrutu pirmyn ir atgal vykdomas teikiant vieną keleivių vežimo paslaugą.

189. Vis dėlto, pirma, pagal šią nuostatą toks vežimas ir tokia paslauga susiejami tik tuo atveju, kai vienas iš dviejų reisų pavėlavo.

190. Antra, išskyrus Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio 1 dalį, sąvoka „vežimas“ kitose šio reglamento nuostatose nevartojama. Jeigu sąvoka „kelionė“ yra lygiavertė sąvokai „keleivių vežimo paslauga“, galima kelti klausimą, kodėl teisės aktų leidėjas šios antrosios sąvokos nevartojo šio reglamento 19 straipsnio 4 dalies formuluotėje.

191. Trečia, Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad šioje nuostatoje nurodytais atvejais keleiviui nedelsiant siūloma pasirinkti: „vykti į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu <…>, kaip nustatyta vežimo sutartyje“, arba „už bilietą sumokėtos sumos grąžinimą ir atitinkamais atvejais nemokamą grįžimo į pradinę išvykimo vietą, kaip nustatyta vežimo sutartyje, paslaugą, jei yra galimybė, – kuo anksčiau“[76]. Jei tuo atveju, kai vežimas susijęs su maršrutu pirmyn ir atgal, būtų laikoma, kad tai yra viena keleivių vežimo paslauga, tai reikštų, jog teikiant šią paslaugą galutinė atvykimo vieta yra tapati jos pradinei išvykimo vietai[77].

192. Todėl negalima manyti, kad tuo atveju, kai vežama maršrutu pirmyn ir atgal, keleivių vežimo paslauga yra viena.

193. Dabar reikia nustatyti, ar tai, kad kompetencija vykdyti bendro pobūdžio priežiūrą yra įgyvendinama atsižvelgiant į keleivių vežimo paslaugas, kai vežimas buvo susijęs su maršrutu pirmyn ir atgal, gali sušvelninti pažodinio Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio 1 dalies aiškinimo pasekmes, nesiremiant sąvokos „keleivių vežimo paslauga“ išsamiu aiškinimu.

3. Dėl nacionalinės įstaigos, atsakingos už Reglamento Nr. 1177/2010 taikymą, atsižvelgiant į vežimą maršrutu pirmyn ir atgal

194. Siekiant apibrėžti toliau išdėstytų argumentų kontekstą primintina, kad, vadovaujantis tradicine viešosios teisės arba net tarptautinės viešosios teisės logika, valstybės narės įsteigtos įstaigos kompetencija iš esmės turėtų apsiriboti šios valstybės teritorija arba tiksliau atvejais, turinčiais pakankamą ryšį su šia valstybe nare ir (arba) jos teritorija.

[74] Žr. versijas anglų kalba („<…> shall be calculated in relation to half of the price paid for *the transport by that passenger service*“) ir ispanų kalba („<…> se calculará en relación con el 50 % del precio abonado por *el transporte en dicho servicio de pasaje*“).

[75] Žr. versijas vokiečių kalba („wird <…> auf der Grundlage des halben Fahrpreises für *diesen Personenverkehrsdienst* berechnet ») ir lenkų kalba („<…> obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za *tę usługę przewozu pasażerskiego*“).

[76] Kursyvu išskirta mano.

[77] Pagal analogiją žr. 2008 m. liepos 10 d. Sprendimą *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, 34 punktas).

195. Be to, kaip jau minėjau, Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio 1 dalyje aiškiai numatyta, kad nacionalinės įstaigos kompetencija apima vežimo paslaugų priežiūrą ir tuomet, kai vežama iš trečiųjų šalių į vieną iš valstybių narių. Taigi Sąjungos teisės aktų leidėjas neatima iš keleivių galimybės kreiptis į vienos iš valstybių narių paskirtą nacionalinę įstaigą, jei transporto paslauga teikiama ne iš Sąjungoje esančių uostų.

196. Iš esmės Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnį reikia aiškinti atsižvelgiant į jo 2 straipsnį, kuriame apibrėžta šio reglamento taikymo sritis. Pagal Reglamento Nr. 1177/2010 2 straipsnio 1 dalies b punktą šis reglamentas taikomas keleiviams, kurie naudojasi vežimo iš trečiosios šalies į vieną iš valstybių narių paslaugomis, jeigu paslaugą teikia valstybės narės teritorijoje įsteigtas vežėjas arba yra siūlomas vežimas teikiant keleivių vežimo paslaugas iš valstybės narės teritorijos arba į ją.

197. Iš to matyti, pirma, kad ryšys tarp valstybės narės, kurioje yra išlaipinimo uostas, ir keleivių vežimo iš trečiosios šalies paslaugų iš principo yra pakankamai glaudus, kad šios valstybės narės paskirta nacionalinė įstaiga turėtų kompetenciją, susijusią su šių paslaugų priežiūra.

198. Antra, nacionalinių įstaigų, valstybių narių paskirtų taikyti Reglamentą Nr. 1177/2010, kompetencijos apimtis iš esmės sutampa su šiuo reglamentu keleiviams suteikiamos apsaugos teritorine apimtimi. Šios įstaigos turi turėti kompetenciją visais atvejais, kai potencialiai galėjo būti pažeistos šiuo reglamentu pripažintos keleivių teisės[78], o kompetencijos pasidalijimas tarpusavyje yra tik subsidiarus, palyginti su siekiu užtikrinti šį kompetencijos ir teikiamos apsaugos teritorinį sutapimą. Siekiant atsakyti į aštuntąjį klausimą, dabar reikia nustatyti, kaip šis kompetencijos pasidalijimas vyksta Sąjungoje.

199. Šiuo klausimu manau, kad, atsižvelgiant į abipusį valstybių narių pasitikėjimą, kuris leidžia sukurti ir išlaikyti erdvę be vidaus sienų, kompetencijos padalijimas tarp jų nebūtinai turi atitikti tradicinius viešosios teisės arba tarptautinės viešosios teisės principus. Vis dėlto Reglamento Nr. 1177/2010 sistemos kontekste šis kompetencijos pasidalijimas, atrodo, taip pat grindžiamas artimu ryšiu tarp valstybės narės, kurios teritorijoje yra įlaipinimo ar išlaipinimo uostas, teritorijos ir atitinkamos keleivių vežimo paslaugos.

200. Tuo atveju, jei vežimas maršrutu pirmyn ir atgal, apimantis du atskirus reisus, kuriuos turėjo užtikrinti vežėjas, buvo atšauktas visas, ryšys tarp reiso atgal ir valstybės narės teritorijos, kurioje yra šio reiso įlaipinimo uostas, neatrodo svarbesnis nei ryšys tarp to reiso ir valstybės narės teritorijos, kurioje yra šio reiso išlaipinimo uostas. Pastarasis uostas iš principo taip pat yra įlaipinimo uostas, kiek tai susiję su reisu pirmyn. Iš tiesų, kaip ir Komisija, manau, kad tokiu atveju to uosto valstybės narės nacionalinė įstaiga iš esmės gali geriau įvertinti vežimo sutrikimus ir prižiūrėti pagalbos keleiviams teikimą dėl šių abiejų atšauktų reisų.

201. Taigi manau, kad šios nacionalinės įstaigos kompetencija vykdyti bendro pobūdžio priežiūrą reiškia, kad ji gali prižiūrėti kiekvieno keleivio teisių paisymą, kai kelionės pirmyn įlaipinimo uostas yra šios įstaigos valstybės narės teritorijoje, taip pat ir reiso atgal atžvilgiu. Kai vežimas, kuris buvo atšauktas visas, yra susijęs su maršrutu pirmyn ir atgal, reikia atsižvelgti į keleivio galimybes nustatyti nacionalinių įstaigų kompetencijos apimtį, net jei Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio 1 dalyje yra paminėtos įstaigos, kurios yra atsakingos už šio

[78] Šiuo klausimu dėl Europos Sąjungos prekių ženklo žr. Szpunar, M., „Territoriality of Union Law in the Era of Globalisation“, in Petrlík, D., Bobek, M. ir Passer, J. M. (leid.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, *op. cit.*, p. 155.

reglamento taikymą ne keleiviams, o keleivių vežimo paslaugoms. Iš tiesų šia kompetencija siekiama užtikrinti, kad būtų laikomasi Reglamento Nr. 1177/2010, kuris iš esmės susijęs su keleivių teisėmis.

202. Be to, kaip pažymi Komisija, toks aiškinimas atitinka tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, nes jis leistų išvengti procedūrų skaičiaus padidėjimo, kai abiejų reisų atšaukimo priežastis yra ta pati.

203. Atsižvelgdamas į visus šiuos argumentus, siūlau pripažinti, kad Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad valstybės narės paskirtos nacionalinės įstaigos, atsakingos už šio reglamento taikymą, kompetencija apima vežimo paslaugas iš šios valstybės narės teritorijoje esančių uostų ir, jei buvo atšauktas visas vežimas, susijęs su maršrutu pirmyn ir atgal, vežimo paslaugas grįžtant iš kitos valstybės narės teritorijos į šios pirmosios valstybės narės teritorijoje esančius uostus.

H. Dėl sprendimo ir pranešimų galiojimo

204. Devintąjį klausimą sudaro dvi dalys. Pirmojoje dalyje prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas prašo Teisingumo Teismo patikslinti, „[k]okius ES teisės principus ir taisykles turėtų taikyti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, vertindamas nacionalinės įgyvendinimo užtikrinimo įstaigos sprendimo ir (arba) pranešimų galiojimą pagal Chartijos 16, 17, 20 ir (arba) 47 straipsnius ir (arba) proporcingumo, teisinio tikrumo ir vienodo požiūrio principus“. Antrojoje dalyje tas teismas prašo Teisingumo Teismo nustatyti, ar „nacionalinis teismas turėtų taikyti pagrįstumo tikrinimą, jei padaryta akivaizdi klaida“.

205. Atrodo, kad šios dvi devintojo klausimo dalys išplaukia iš Irish Ferries teiginių prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme, kuriuos ginčijo NTA. Vis dėlto pirmosios dalies formuluotė, net skaitoma atsižvelgiant į šiuos teiginius, yra ypač plati ir neaiški.

206. Iš tiesų, pirma, kaip pažymi Komisija, šioje pirmoje devintojo klausimo dalyje nurodyti sprendimas ir pranešimai grindžiami tam tikru Reglamento Nr. 1177/2010 materialinių nuostatų aiškinimu, kurį taiko NTA. Šis aiškinimas iš esmės yra pirmųjų aštuonių prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimų pagrindas. Remiantis tokiu aiškinimu turi būti atsižvelgta ir į Chartijos nuostatas bei bendruosius Sąjungos teisės principus. Be to, pastabose dėl dešimtojo klausimo Irish Ferries teigia, kad jeigu NTA teisingai aiškino ir taikė Reglamentą Nr. 1177/2010, šis reglamentas – o ne NTA sprendimas ar pranešimai – negalioja.

207. Antra, darant prielaidą, kad kyla klausimas, ar vertindamas nacionalinių įstaigų priimtų aktų, kurie patenka į Sąjungos teisės taikymo sritį, galiojimą nacionalinis teismas turi taikyti Chartijos nuostatas ar bendruosius Sąjungos teisės principus, įskaitant tuos, kurie aiškiai nurodyti pirmoje devintojo klausimo dalyje, atsakymas gali būti tik teigiamas.

208. Konkrečios priežastys, dėl kurių prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas kelia klausimą dėl Sąjungos teisės aiškinimo, nėra išdėstytos, todėl pirmosios dalies formuluotė leidžia pateikti tik bendrą, beveik abstrakčiai suformuluotą atsakymą. Šiomis aplinkybėmis reikia konstatuoti, kad prašymas priimti prejudicinį sprendimą, kiek jis susijęs su pirmąja devintojo klausimo dalimi, neatitinka Teisingumo Teismo procedūros reglamento 94 straipsnyje nustatytų reikalavimų ir neleidžia Teisingumo Teismui pateikti naudingo atsakymo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, kad šis galėtų išspręsti pagrindinę bylą, todėl yra

nepriimtinas[79]. Šią išvadą patvirtina Teisingumo Teismui pateiktos šalių pastabos, kuriose išdėstyti tik bendro pobūdžio teiginiai[80].

209. Ši išvada taikytina ir kalbant apie antrąją dalį. Šalių pagrindinėje byloje argumentai apsiriboja dviem sakiniais, kuriuose Irish Ferries teigia, kad sprendime ir pranešimuose padaryta akivaizdi klaida, o NTA neigia tokios klaidos buvimą. Be to, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nepaaiškina, kas sudaro „pagrįstumo tikrinimą“, kurį, atrodo, jis turi atlikti pagal Airijos teisę vertindamas NTA sprendimo ir pranešimų galiojimą.

210. Šiomis aplinkybėmis manau, kad antroji devintojo klausimo dalis taip pat nepriimtina, todėl visas devintasis klausimas turi būti laikomas nepriimtinu.

I. Dėl Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnių galiojimo

211. Dešimtuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas prašo Teisingumo Teismo išnagrinėti Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnių galiojimą atsižvelgiant į vienodo požiūrio, proporcingumo ir teisinio saugumo principus, taip pat į Chartijos 16, 17 ir 20 straipsnius.

212. Nors šio klausimo formuluotėje bendrai daroma nuoroda į Reglamentą Nr. 1177/2010, vis dėlto iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą motyvų santraukos matyti, kad šis klausimas atspindi Irish Ferries argumentus, pagal kuriuos šio reglamento 18 ir 19 straipsniuose, pažeidžiant Chartijos principus ir nuostatas, nustatyti labai dideli finansiniai įpareigojimai jūrų vežėjams. Šiuo klausimu rašytinėse pastabose Irish Ferries konkrečiai remiasi Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniais ir nurodo, kad vežėjo atsakomybė gali kilti pagal šias nuostatas.

1. Dėl vienodo požiūrio principo ir Chartijos 20 straipsnio

213. Pirmiausia reikia pažymėti, kad Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnių atitiktis vienodo požiūrio principui, įtvirtintam Chartijos 20 straipsnyje, yra mano analizės, susijusios su pirmuoju klausimu, dalykas. Iš tikrųjų diskusijoje dėl šio klausimo Irish Ferries remiasi argumentu dėl analogijos tarp reglamentų, susijusių su įvairiomis transporto rūšimis. Taigi pakanka priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją skirtingų transporto rūšių veiklos sektoriuje veikiančių įmonių situacija nėra panaši[81].

214. Todėl, atsižvelgdamas į argumentus, kurie jau buvo pateikti nagrinėjant pirmąjį klausimą, siūlau Teisingumo Teismui nuspręsti, kad Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniai nėra negaliojantys dėl vienodo požiūrio principo ir Chartijos 20 straipsnio pažeidimo.

[79] Šiuo klausimu žr. 2019 m. gruodžio 19 d. Nutartį *Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld* (C-140/19, C-141/19 ir C-492/19–C-494/19, nepaskelbta Rink., EU:C:2019:1103, 49 ir 50 punktai).

[80] Pagal analogiją žr. 2020 m. kovo 19 d. Nutartį *Boé Aquitaine* (C-838/19, nepaskelbta Rink., EU:C:2020:215, 26 punktas).

[81] Žr. šios išvados 67 punktą.

2. Dėl proporcingumo principo

215. Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnių galiojimas, kiek tai susiję su proporcingumo principu, taip pat turi būti nagrinėjamas atsižvelgiant į Irish Ferries argumentus, kad įpareigojimas sumokėti kompensaciją yra neproporcingas, jei vežėjas informuoja keleivius apie paslaugos atšaukimą prieš kelias savaites ar kelis mėnesius iki paslaugos suteikimo datos.

216. Be to, savo rašytinėse pastabose Irish Ferries apsiriboja teiginiu, jog atsižvelgiant į tai, kad Reglamentu Nr. 1177/2010 siekiama užtikrinti keleivių vežimo jūra apsaugos lygį, panašų į kitų rūšių transporto srityse užtikrinamą keleivių apsaugos lygį, būtų neproporcinga jūrų transportą vertinti mažiau palankiai nei kitų rūšių oro ir geležinkelių transportą.

217. Šiuo klausimu svarbu pažymėti, pirma, kad, priešingai, nei, atrodo, teigia Irish Ferries, vežėjo atsakomybė pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniuose numatytus įpareigojimus tikrai nėra neribota ar net neprotinga. Iš tiesų atvejai, kai šios nuostatos netaikomos, jau nustatyti šio reglamento 20 straipsnyje „Išimtys“ [82]. Šiomis aplinkybėmis tam tikros finansinės pasekmės jūrų vežėjams negali būti laikomos neproporcingomis atsižvelgiant į tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį.

218. Antra, dėl Irish Ferries argumento, kad būtų neproporcinga vertinti jūrų transportą mažiau palankiai nei kitas transporto rūšis, pakanka pažymėti, jog iš esmės šiuo argumentu tik ginčijama Reglamento Nr. 1177/2010 atitiktis vienodo požiūrio principui, o šį aspektą aš jau išnagrinėjau [83]. Papildomai pažymiu, jog Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad Reglamento Nr. 261/2004 nuostatos, kuriose įtvirtinta pareiga pasirūpinti keleiviais skrydžio atšaukimo dėl „ypatingų aplinkybių“ atveju, nėra negaliojančios proporcingumo principo atžvilgiu, net jei tai yra įpareigojimas, kuriam nenustatytos laiko ar finansinės ribos [84].

219. Taigi manau, kad Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniai negali būti laikomi negaliojančiais dėl tariamo proporcingumo principo pažeidimo.

3. Dėl teisinio saugumo principo

220. Tiek, kiek dešimtasis klausimas susijęs su teisinio saugumo principu, šis klausimas taip pat turi būti siejamas su Irish Ferries argumentu, kad Reglamentas Nr. 1177/2010 pažeidžia šį principą, nes nesant aiškaus teisinio pagrindo vežėjams nustatyti dideli įpareigojimai.

221. Be to, Irish Ferries tvirtina, kad šis principas buvo pažeistas, nes Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio 1 dalyje nustatyta pareiga išmokėti kompensaciją remiantis „bilieto kainos“ procentine dalimi, tačiau ši sąvoka neapibrėžta. Kalbant apie šio teiginio kontekstą reikia pažymėti, kad pastabose dėl devintojo klausimo Irish Ferries ginčija NTA sprendimo ir pranešimų galiojimą, nes juose neapibrėžta sąvoka „bilieto kaina“, kaip ji suprantama pagal šio reglamento 19 straipsnio 2 dalį, ir ypač – nepatikslinta, ar ši sąvoka apima „pasirenkamas papildomas paslaugas“, kaip antai kajutės kainą. Laikytina, kad Irish Ferries pateikia tuos pačius priekaištus dešimtojo klausimo kontekste.

[82] Žr. šios išvados 64 punktą.

[83] Žr. šios išvados 213 ir 214 punktus.

[84] 2013 m. sausio 31 d. Sprendimas *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, 45–50 punktai).

222. Teisinio saugumo principas yra vienas pagrindinių Sąjungos teisės principų, pagal kurį pirmiausia reikalaujama, kad teisės aktai būtų aiškūs ir tikslūs tam, kad teisės subjektai galėtų aiškiai žinoti savo teises ir pareigas bei imtis atitinkamų priemonių.

223. Tai patikslinus, pirma, pažymėtina, kad negalima nustatyti, kas sudaro Irish Ferries kritiką, nes ji grindžiama bendru teiginiu, jog pareigos Reglamente Nr. 1177/2010 nustatytos nesant jame aiškaus teisinio pagrindo. Kad ir kaip būtų, šio reglamento nuostatos, susijusios su vežėjų pareigomis, buvo išanalizuotos, be kita ko, nagrinėjant antrąjį–šeštąjį klausimus.

224. Antra, nors Reglamento Nr. 1177/2010 3 straipsnyje nepateikta sąvokos „bilieto kaina“ apibrėžtis, šio reglamento 19 straipsnio 3 dalyje paaiškinta, kad keleiviui vėlavimo atvykti atveju mokėtina kompensacija apskaičiuojama remiantis kaina, kurią keleivis faktiškai sumokėjo už keleivių vežimo paslaugą, kurią buvo vėluojama suteikti. Be to, kaip matyti iš mano analizės, susijusios su penktuoju klausimu, „pasirenkamų papildomų paslaugų“ įtraukimo į bilieto kainą problema gali būti išspręsta remiantis sisteminiu ir teleologiniu to reglamento aiškinimu. Jei būtų manoma, jog bet kokia nuostata, kuriai reikia taikyti aiškinimo metodus, kitokius nei šios nuostatos pažodinis aiškinimas, pažeidžia teisinio saugumo principą, tai praktiškai reikštų, kad reikia atsisakyti šių aiškinimo metodų.

225. Taigi siūlau Teisingumo Teismui nuspręsti, kad, kiek ši nuostata susijusi su sąvoka „bilieto kaina“, Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnis nėra negaliojantis dėl teisinio saugumo principo pažeidimo.

4. Dėl Chartijos 16 ir 17 straipsnių

226. Kadangi dešimtajame klausime daroma nuoroda į Chartijos 16 ir 17 straipsnius, šį klausimą reikia suprasti taip, kad juo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar pagal Chartijos 52 straipsnio 1 dalį Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniai laikytini leistinais laisvės užsiimti verslu ir nuosavybės teisės įgyvendinimo apribojimais.

227. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nenurodo aplinkybių, paskatinusių jį pateikti šį klausimą, kuris, atrodo, susijęs tik su Irish Ferries nurodytais argumentais. Nors prašyme priimti prejudicinį sprendimą šie argumentai išsamiai neišdėstyti, Irish Ferries juos pateikė savo rašytinėse pastabose dėl pirmojo ir dešimtojo klausimų. Iš šių pastabų matyti, kad šie Irish Ferries argumentai iš esmės susiję su proporcingumo principo paisymu taikant apribojimus, kylančius iš Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnių.

228. Kaip Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs vertindamas Reglamento Nr. 261/2004 galiojimą, kiek tai susiję su jo atitiktimi Chartijos 16 ir 17 straipsniams, atliekant šį vertinimą reikia atsižvelgti į būtinybę suderinti šių skirtingų teisių apsaugos reikalavimus ir teisingą šių teisių pusiausvyrą[85]. Atsižvelgiant į keleivių teisių reglamentavimo kontekstą, taip pat reikia atsižvelgti į Chartijos 38 straipsnį, kuriuo siekiama užtikrinti aukštą vartotojų, taigi įskaitant ir keleivius, apsaugos lygį.

[85] Šiuo klausimu žr. 2013 m. sausio 31 d. Sprendimą *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, 62 punktas).

229. Kaip matyti iš mano analizės, susijusios su klausimu dėl Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnių galiojimo atsižvelgiant į jų atitiktį proporcingumo principui [86], šie argumentai taikytini ir šiam reglamentui, ir tai leidžia man daryti išvadą, kad šiomis nuostatomis paisoma proporcingumo principo.

230. Todėl manau, kad Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniai neprieštarauja Chartijos 16 ir 17 straipsniams.

231. Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad išnagrinėjus dešimtąjį klausimą nenustatyta nieko, kas galėtų turėti įtakos Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnių galiojimui.

V. Išvada

232. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui į High Court (Aukštasis teismas, Airija) pateiktus prejudicinius klausimus atsakyti taip:

1) 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004, turi būti aiškinamas taip, kad šis reglamentas, visų pirma jo 18 ir 19 straipsniai, taikomas tokiu atveju, kai jūrų transporto paslauga atšaukiama įspėjus iš anksto, iki iš pradžių numatytos išvykimo datos, nes buvo pavėluota pristatyti laivą, skirtą šiai transporto paslaugai užtikrinti, ir jis negalėjo būti pakeistas kitu laivu.

2) Sąvoka „galutinė atvykimo vieta“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnius, iš principo atitinka išlaipinimo uostą, nurodytą vežimo sutartyje dėl pradinio reiso.

   Maršruto pakeitimas, kai vykstama pakaitiniu reisu (pakaitiniais reisais) kitokiu maršrutu nei iš pradžių numatytas reisas arba naudojantis jungiamuoju sausumos maršrutu (keliais ar geležinkeliais), gali būti laikomas „vyk[imu] į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu“ „panašiomis kelionės sąlygomis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnį, jei kitos šio pakaitinio reiso sąlygos yra panašios į sąlygas, nustatytas vežimo sutartyje dėl pradinio reiso.

   Šio reglamento 18 straipsnio 1 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad maršruto pakeitimas turi vykti „be jokio papildomo mokesčio“, todėl vežėjas turi atlyginti keleiviams išlaidas, kurias jie patyrė vykdami į pakaitinius įlaipinimo ir išlaipinimo uostus, ir išlaidas, kurias jie patyrė išvykdami iš šių uostų, jei šios išlaidos buvo patirtos dėl maršruto pakeitimo ir jei jos yra didesnės už tas, kurių keleivis būtų patyręs nenutraukus keleivių vežimo paslaugos teikimo.

3) Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad kai keleivių vežimo paslauga buvo atšaukta įspėjus iš anksto, prieš numatytą išvykimą, ir keleivis pasirenka maršruto pakeitimą arba vėlesnės datos reisą, jis gali reikalauti kompensacijos pagal šio reglamento 19 straipsnį dėl vėlavimo atvykti į galutinę atvykimo vietą, kaip nustatyta vežimo sutartyje dėl pradinio vežimo. Jei keleivis reikalauja tokios kompensacijos, vėlavimas atitinka

[86] Žr. šios išvados 217 ir 218 punktus.

skirtumą tarp sutartyje numatyto atvykimo laiko ir laiko, kuriuo keleivis būtų atvykęs į galutinę atvykimo vietą, kaip nustatyta vežimo sutartyje, darant prielaidą, kad nukreipimas kitu maršrutu būtų tęsiamas iš pakaitinio išlaipinimo uosto iki šios atvykimo vietos.

Tačiau keleivis, kuris pasirinko visos sumokėtos sumos grąžinimą ir ji jam buvo grąžinta, negali reikalauti šios kompensacijos.

4) Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad bilieto kaina apima išlaidas, susijusias su keleivio pasirinktomis papildomomis paslaugomis, kaip antai kajutės ar vietos gyvūnui rezervavimu arba galimybe naudotis pirmosios klasės laukiamosiomis salėmis.

5) Reglamento Nr. 1177/2010 20 straipsnio 4 dalis turi būti aiškinama taip, kad vėlavimas pristatyti laivą, kurį nulėmė vienos iš šios sutarties šalių ar šios šalies subrangovų elgesys, yra būdingas įprastam atitinkamo vežėjo veiklos vykdymui, jei jis pradėjo siūlyti bilietų rezervaciją ir sudarė vežimo sutartis su keleiviais iki to laiko, kai laivas jam buvo perduotas naudotis, ir todėl nepriskirtinas prie „ypatingų aplinkybių“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.

6) Reglamento Nr. 1177/2010 24 straipsnio 2 dalis turi būti aiškinama taip, kad sankcijos skyrimas vežėjui, kuris nesumokėjo keleiviui pagal šio reglamento 19 straipsnį mokėtinos kompensacijos, nepriklauso nuo to, ar keleivis pateikė vežėjui prašymą dėl kompensacijos per du mėnesius nuo tos dienos, kai paslauga buvo arba turėjo būti suteikta.

7) Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad valstybės narės paskirtos nacionalinės įstaigos, atsakingos už šio reglamento taikymą, kompetencija apima vežimo paslaugas iš šios valstybės narės teritorijoje esančių uostų ir, jei buvo atšauktas visas vežimas, susijęs su maršrutu pirmyn ir atgal, vežimo paslaugas grįžtant iš kitos valstybės narės teritorijos į šios pirmosios valstybės narės teritorijoje esančius uostus.

8) Išnagrinėjus dešimtąjį klausimą nenustatyta nieko, kas galėtų turėti įtakos Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnių galiojimui.