MACIEJ SZPUNAR
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2021. március 4.[1]

C-570/19. sz. ügy

Irish Ferries Ltd
kontra
National Transport Authority

(a High Court [felsőbíróság, Írország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – A tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogai – 1177/2010/EU rendelet – Törlés – Az új hajó szállító részére történő rendelkezésre bocsátásának késedelme következtében az eredetileg tervezett indulási időpont előtti értesítés – Következmények”

I. Bevezetés

1. Noha az utasok jogait a légi közlekedés területén szabályozó 261/2004/EK rendeletre[2] vonatkozóan bőséges a Bíróság ítélkezési gyakorlata, nem ez a helyzet azon uniós jogi aktusokkal kapcsolatban, amelyek a vasúti[3], közúti[4] vagy – mint a jelen esetben – a tengeri[5] közlekedés területén szabályozzák a jogaikat. A jelen előzetes döntéshozatalra utalás az első, amelynek keretében egy nemzeti bíróság az 1177/2010 rendelet rendelkezéseinek értelmezésére kéri a Bíróságot.

2. Az előzetes döntéshozatal alapja egy tengeri szállító, az Irish Ferries Ltd és az 1177/2010 rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv, a National Transport Authority (ír közlekedési hatóság, a továbbiakban: NTA) közötti, mindazon hajójáratok törlésére vonatkozó jogvita, amelyeket e szállító egyik hajójának 2018 folyamán Írország és Franciaország között több mint 20 000 utas számára teljesítenie kellett volna.

[1] Eredeti nyelv: francia.

[2] A visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2004. L 46., 1. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.).

[3] Lásd: a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2007. L 315., 14. o.).

[4] Lásd: az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, 2011. február 16-i 181/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2011. L 55., 1. o.).

[5] Lásd: a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, 2010. november 24-i 1177/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2010. L 334., 1. o.).

3. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett tíz kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra kéri a Bíróságot, hogy az 1177/2010 rendelet több rendelkezésének értelmezéséről és a rendelet érvényességéről határozzon. E kérdések a tengeri közlekedés területén számos problémakört érintenek. Mivel a légi közlekedés területén az ítélkezési gyakorlatban mintegy tizenöt évnyi fejlődés volt szükséges a hasonló problémakörök megválaszolásához, valószínű, hogy a Bíróságnak a jelen kérdésekre adott válaszai a jövőben pontosításra kerülnek.

4. A jelen indítványban az ítélkezési gyakorlat e fejleményeit érintő hivatkozásaim keretében azt fogom vizsgálni, hogy ezen ítélkezési gyakorlatbeli fejlemények analógia útján átültethetők-e, és adott esetben milyen mértékben ültethetők át a tengeri közlekedésre.

II. Jogi háttér

A. Az uniós jog

5. Az 1177/2010 rendeletnek a „Tárgy” címet viselő 1. cikke kimondja, hogy az a tengeri és belvízi közlekedés terén többek között törlés vagy késés esetén szabályokat állapít meg az utasok jogaira és a panaszok kezelésére vonatkozóan.

6. E rendeletnek a „Hatály” címet viselő 2. cikke szerint:

„(1) E rendelet az alábbi módokon utazó utasokra alkalmazandó:

a) személyszállító járattal, amennyiben a beszállás szerinti kikötő valamely tagállam területén található;

b) személyszállító járattal, amennyiben a beszállás szerinti kikötő valamely tagállam területén kívül található, és a kiszállás szerinti kikötő valamely tagállam területén található, feltéve, hogy a járatot a 3. cikk e) pontjában meghatározott uniós szállító üzemelteti;

c) üdülési célú hajóúton, amennyiben a beszállás szerinti kikötő valamely tagállam területén található. Mindazonáltal a 16. cikk (2) bekezdése, a 18. cikk, a 19. cikk és a 20. cikk (1) és (4) bekezdése nem alkalmazandó ezekre az utasokra.

(2) E rendelet nem alkalmazandó az alábbi módokon utazó utasokra:

a) a legfeljebb 12 utas szállítására engedélyezett hajókon;

b) a hajó üzemeltetéséért felelős legfeljebb három fős személyzettel rendelkező hajókon, vagy ahol a teljes személyszállítási szolgáltatás egy irányban 500 méternél kevesebb;

c) az üdülési célú hajóutaktól eltérő, kiránduló és városnéző hajóutakon; vagy

d) nem gépi hajtású hajókon és olyan 1965 előtt épült eredeti történelmi személyszállító hajókon és azok egyedi másolatain, amelyek nagyrészt eredeti anyagokból készültek, és amelyeket legfeljebb 36 utas szállítására engedélyeztek.

(3) A tagállamok 2012. december 18-tól kétéves időtartamra mentesíthetik e rendelet alkalmazása alól a kevesebb, mint 300 bruttó tonna űrtartalmú, a belföldi közlekedésben

üzemeltetett tengerjáró hajókat, feltéve, hogy az utasok e rendelet szerinti jogait a nemzeti jog megfelelően biztosítja.

(4) A tagállamok e rendelet alkalmazása alól mentességet adhatnak a közszolgáltatási kötelezettségek és közszolgáltatási szerződések által szabályozott személyszállítási szolgáltatások és az integrált szolgáltatások tekintetében, feltéve, hogy az utasok e rendelet szerinti jogait a nemzeti jog azzal összehasonlítható mértékben biztosítja.

[…]”

7. Az említett rendelet 3. cikke a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

[…]

f) »személyszállító járat«: nyilvános menetrend szerint üzemeltetett, személyeket szállító tengeri vagy belvízi kereskedelmi hajójárat;

[…]

m) »személyszállítási szerződés«: a szállító és az utas között egy vagy több személyszállító járat vagy üdülési célú hajóút igénybevételére létrejött fuvarozási szerződés;

n) »menetjegy«: a személyszállítási szerződést igazoló érvényes dokumentum vagy egyéb bizonyíték;”

8. Ugyanezen rendeletnek „A szállítók és terminálüzemeltetők kötelezettségei az utazás során történő fennakadás esetén” címet viselő III. fejezetében szereplő, „Átfoglalás és visszatérítés törölt vagy késedelmes indulás esetén” címet viselő 18. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Ha a szállító megalapozottan számol azzal, hogy a személyszállító járatot törlik vagy annak a kikötői terminálból való indulása több, mint 90 percet késik, az utas részére haladéktalanul fel kell ajánlani az alábbiak közötti választást:

a) a személyszállítási szerződésben foglaltak szerinti átfoglalás a végső célállomásra irányuló, hasonló személyszállítási feltételek mellett és felár fizetése nélkül, a lehető legkorábbi alkalommal történő utazásra;

b) a menetjegy árának visszatérítése és adott esetben a személyszállítási szerződésben foglaltak szerint a lehető legkorábbi díjmentes visszaszállítás a kiindulási pontra.

(2) Amennyiben a személyszállító járatot törlik vagy annak a kikötői terminálból való indulása több, mint 90 percet késik, az utasok jogosultak az ilyen átfoglalásra vagy a menetjegy árának a szállító általi visszatérítésére.

(3) Az (1) bekezdés b) pontja és a (2) bekezdés szerinti visszatérítést hét napon belül, készpénzben, elektronikus banki átutalással, banki megbízással vagy csekkel kell teljesíteni; a jegy teljes vételárát vissza kell fizetni az utazás meg nem tett szakaszára vagy szakaszaira, továbbá a már megtett szakaszra vagy szakaszokra, ha az utazás az utas eredeti útiterve szempontjából

feleslegessé vált. Amennyiben az utas hozzájárul, a teljes megtérítés az árral egyenértékű kupon és/vagy egyéb szolgáltatások formájában is kifizethető, feltéve, hogy a feltételek rugalmasak, különösen az érvényesség idejét és az úti célt illetően.”

9. Az 1177/2010 rendeletnek a „A menetjegy ára alapján járó kártérítés késedelmes érkezés esetén” címet viselő 19. cikke a következőket mondja ki:

„(1) Az utas utazáshoz való jogának elvesztése nélkül kártérítést követelhet a szállítótól, ha a személyszállítási szerződésben foglalt célállomásra késve érkezik meg. A kártérítés minimális összege a menetjegy 25%-a legalább az alábbi hosszúságú késések esetén:

a) egy óra legfeljebb négyórás menetrend szerinti utazás esetén;

b) két óra több mint négyórás, de legfeljebb nyolcórás menetrend szerinti utazás esetén;

c) három óra több mint nyolcórás, de legfeljebb 24 órás menetrend szerinti utazás esetén; vagy

d) hat óra több mint 24 órás menetrend szerinti utazás esetén.

Amennyiben a késés időtartama meghaladja az a)–d) pontban foglalt időtartam kétszeresét, a kártérítés összege a menetjegy árának 50%-a.

(2) Azok az utasok, akik utazási igazolvánnyal vagy bérlettel rendelkeznek, és akik több alkalommal késést szenvednek el igazolványuk, illetve bérletük érvényességi ideje alatt, megfelelő kártérítést követelhetnek a szállító kártérítési szabályzata alapján. Ennek a szabályzatnak tartalmaznia kell az érkezési késések meghatározásának és a kártérítések kiszámításának kritériumait.

(3) A kártérítést az utas által a késedelmes személyszállításért ténylegesen fizetett árhoz viszonyítva kell kiszámítani.

(4) Amennyiben a személyszállítási szerződés menettérti útra szól, az oda- vagy a visszaúton elszenvedett késésekért fizetendő kártérítést a személyszállítási szolgáltatásban foglalt utazás árának feléhez viszonyítva kell kiszámítani.

(5) A kártérítést a kártérítési igény benyújtásától számított egy hónapon belül ki kell fizetni. A kártérítés utalványban és/vagy egyéb szolgáltatásban is fizethető, feltéve, hogy különösen az érvényességre és a célállomásra vonatkozó feltételek rugalmasak. Az utas kérelmére a kártérítést pénz formájában kell kifizetni.

(6) A menetjegy ára alapján járó kártérítést nem csökkenthetik pénzügyi tranzakciós költségek, például díjak, telefonköltség vagy postaköltség. A szállítók megállapíthatnak egy minimális összeghatárt, amely alatt nem fizetnek kártérítést. E határérték nem haladhatja meg a 6 [EUR]-t.”

10. E rendelet „Mentességek” címet viselő 20. cikke a következőket mondja ki:

„(1) A 17., 18. és 19. cikk nem alkalmazandó a nyílt menetjeggyel rendelkező utasokra mindaddig, amíg az indulás idejét fel nem tüntették, kivéve az utazási igazolvánnyal vagy bérlettel rendelkező utasokat.

(2) A 17. és 19. cikk nem alkalmazandó, ha az utas még a menetjegy megvásárlását megelőzően tájékoztatást kap a járattörlésről vagy a késésről, illetve ha a járattörlés vagy késés oka az utas szándékos magatartása miatt keletkezik.

(3) A 17. cikk (2) bekezdése nem alkalmazandó abban az esetben, ha a szállító bizonyítja, hogy a járattörlés vagy késés a hajó biztonságos üzemeltetését veszélyeztető időjárási viszonyok miatt következik be.

(4) A 19. cikk nem alkalmazandó, ha a szállító bizonyítja, hogy a járattörlés vagy a késés a hajó biztonságos üzemeltetését veszélyeztető időjárási viszonyok vagy a személyszállítási szolgáltatás teljesítését megakadályozó olyan rendkívüli körülmények miatt következett be, amelyeket minden észszerű intézkedés megtétele esetén sem lehetett volna elkerülni.”

11. Az említett rendelet „Panaszok” címet viselő 24. cikke, amely „A tájékoztatásra és a panaszokra vonatkozó általános szabályok” címet viselő IV. fejezetében szerepel, a következőket mondja ki:

„(1) A szállítóknak és terminálüzemeltetőknek ki kell alakítaniuk, vagy alkalmazniuk kell az e rendelettel szabályozott jogokra és kötelezettségekre vonatkozó, hozzáférhető panaszkezelő mechanizmust.

(2) Amennyiben az e rendelet hatálya alá tartozó utas panaszt kíván benyújtani a szállítóhoz vagy terminálüzemeltetőhöz, ezt a járat igénybevételét vagy annak meghiúsulását követő két hónapon belül kell megtennie. A panasz kézhezvételétől számított egy hónapon belül a szállítónak vagy terminálüzemeltetőnek tájékoztatnia kell az utast arról, hogy panaszának helyt adtak, azt elutasították vagy még vizsgálják. A végleges választ legkésőbb a panasz kézhezvételétől számított két hónapon belül meg kell adni.”

12. Az 1177/2010 rendeletnek a „Végrehajtás és nemzeti végrehajtó szervek” címet viselő V. fejezetében szereplő „Nemzeti végrehajtó szervek” címet viselő 25. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Minden tagállam kijelöl egy vagy több új vagy már meglévő szervet, amely e rendelet végrehajtásáért felel a területén levő kikötőkből induló személyszállító járatok és üdülési célú hajóutak, valamint a harmadik országokból e kikötőkbe induló személyszállító járatok tekintetében. Az egyes szervek megteszik az e rendeletnek való megfeleléshez szükséges intézkedéseket.

E szerveknek felépítésükben, finanszírozási döntéseikben, jogi szerkezetükben és döntéshozatalukban függetlennek kell lenniük a kereskedelmi érdekektől.

(2) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az e cikknek megfelelően kijelölt szervről vagy szervekről.

(3) Az utasok a nemzeti joggal összhangban panaszt nyújthatnak be e rendelet feltételezett megsértése tekintetében az (1) bekezdés szerint kijelölt hatáskörrel rendelkező szervnek vagy a tagállam által kijelölt egyéb hatáskörrel rendelkező szervnek. Az illetékes szerv az utasnak az általa benyújtott panaszra észszerű időn belül indokolással ellátott választ ad.

A tagállamok úgy is dönthetnek, hogy

a) az utasnak első lépésként a szállító vagy terminálüzemeltető részére kell benyújtania az e rendelet szerinti panaszt; és/vagy

b) a nemzeti végrehajtó szerv vagy a tagállam által kijelölt más hatáskörrel rendelkező szerv fellebbviteli szervként jár el azon panaszok tekintetében, amelyeknek a 24. cikk alapján történő rendezése meghiúsult.

Azok a tagállamok, amelyek a 2. cikk (4) bekezdése alapján egyes szolgáltatások mentessége mellett döntöttek, gondoskodnak az utasjogok érvényesítését biztosító hasonló mechanizmusról."

13. E rendeletnek „[a] végrehajtási szervek együttműködése" címet viselő 27. cikke a következőket írja elő:

„A 25. cikk (1) bekezdésében említett nemzeti végrehajtó szervek – az e rendelet egységes alkalmazásához szükséges mértékben – információt cserélnek munkájukról, valamint döntéshozatali elveikről és gyakorlatukról. A Bizottság támogatja őket e feladatuk végrehajtásában."

B. Az ír jog

14. A 2012. október 10-én elfogadott European Union (rights of passengers when travelling by sea and inland waterway) Regulations 2012 (S. I. nº 394/2012) ([a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól szóló] 2012. évi európai uniós szabályok; a továbbiakban: 2012. évi rendelet) a 3. cikkében kijelöli az NTA-t mint az 1177/2010 rendelet 25. cikkének értelmében vett, a rendelet végrehajtásáért felelős szervet.

15. A 2012. évi rendelet 4. cikke (1) bekezdésének megfelelően az NTA hivatalból vagy valamely utas által tett panasz alapján – ha álláspontja szerint a szolgáltató nem felel meg az 1170/2010 rendeletnek vagy azt megsérti – gondoskodik olyan felszólításnak a szolgáltató részére történő kézbesítéséről, amelyben megjelöli a szóban forgó mulasztást vagy jogsértést, és felhívja a szolgáltatót arra, hogy a felszólításnak történő megfelelés érdekében tegye meg az abban megjelölt intézkedéseket, az ott megjelölt határidőn belül. A 2012. évi rendelet 4. cikkének (3) bekezdése alapján az e felszólításnak való megfelelés elmulasztása pénzbüntetéssel büntetendő.

III. A tényállás, az alapeljárás, a Bíróság előtti eljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

16. 2016-ban az Irish Ferries anyavállalata, az Irish Continental Group plc (ICG) a német jog szerint alapított Flensburger Schiffbau-Gesellschaft társasággal (a továbbiakban: hajógyár) kötött szerződésben roll-on/roll off személyszállító komp (a továbbiakban: hajó) építéséről állapodott meg azzal, hogy a hajót hajózási engedéllyel együtt legkésőbb 2018. május 26-ig az ICG rendelkezésére bocsátják.

17. A hajót a 2018-as nyári szezonra kellett volna üzembe helyezni különböző útvonalak – köztük egy új, Dublin (Írország) és Cherbourg (Franciaország) között folyamatosan közlekedő menettérti útvonal – biztosítása érdekében.

18. Figyelemmel a hajójárat időtartamára (körülbelül 18 óra), az Irish Ferries tervei szerint a hajót minden másnap, egy általa üzemeltetett másik hajóval felváltva üzemeltette volna a 2018-as szezonban, Rosslare (Írország) és Cherbourg város, valamint Rosslare és Roscoff (Franciaország) város között, így naponta üzemelő járatot kínált volna Írország és Franciaország között, még ha különböző indulási/érkezési kikötőkből is.

19. 2017 januárjában a hajógyár bejelentette az Irish Ferriesnek, hogy a hajó rendelkezésre bocsátásának várható időpontja legkésőbb 2018. június 22.

20. 2017. október 27-én az Irish Ferries elindította a hajóra történő jegyfoglalást a 2018-as szezonra, az első hajójárat tervezett időpontja 2018. július 12. lett volna. 2017. november 1-jén a hajógyár megerősítette, hogy a hajót 2018. június 22-én rendelkezésre bocsátja.

21. 2018. április 18-i elektronikus levelében a hajógyár arról tájékoztatta az Irish Ferriest, hogy a hajót 2018. július 13. előtt nem fogja rendelkezésre bocsátani, a hajógyár által alvállalkozóként bevont külső lakberendező késedelme miatt, arra is utalva, hogy „különösen a kültéri terek kialakításának problémái következtében fennáll a késedelmes rendelkezésre bocsátás lehetősége”.

22. 2018. április 20-án az Irish Ferries – miután megállapította, hogy ezt a hajót nem tudja pótolni sem a saját flottájának hajójával, sem hajózási ügynökön keresztül bérelt hajóval – a rendelkezésre bocsátás új időpontjáig törölte a hajóutakat, biztonsági határidőt hagyva a hajó előkészítésére. Az Irish Ferries így törölte a 2018. július 12. és 2018. július 29. közötti hajóutakat (a továbbiakban: első járattörlés).

23. Az első járattörlés keretében az Irish Ferries több intézkedést hozott. Így különösen valamennyi érintett utast tizenkét héttel előbb tájékoztatta a járat törléséről, és felajánlotta részükre vagy az azonnali és teljes körű, feltétel nélküli visszatérítést, vagy az általuk választott hajóútra történő átfoglalást (a továbbiakban: alternatív hajóút). Tekintettel arra, hogy az érintett útvonalakon nem állt rendelkezésre más azonos járat, az Irish Ferries egy sor olyan alternatív járatot kínált fel az érintett utasok részére, amelyek keretében valamely másik hajó közvetlenül Írország és Franciaország között (például az eredeti indulási napot megelőző vagy azt követő napon, vagy a hajók rendelkezésre állásától függően bármely másik időpontban) különböző indulási és érkezési kikötőkből vagy közvetetten, Nagy-Britannián keresztül közlekedett (a továbbiakban: szárazföldi összeköttetés). A kérdést előterjesztő bíróság előtt azonban az NTA vitatja, hogy az Irish Ferries valamennyi érintett utasnak felajánlotta volna a szárazföldi összeköttetéssel történő átfoglalást.

24. Az Irish Ferries azokban az esetben, amikor az érintett utasokat (Dublin helyett) Rosslare irányába vagy irányából és/vagy (Cherbourg helyett) Roscoff irányába vagy irányából közlekedő járatra foglalta át, nem ajánlotta fel azon esetleges további költségek megtérítését, amelyeket az utasoknak az indulási vagy érkezési kikötő megváltozása folytán viselniük kellett (a továbbiakban: további költségek). Az Irish Ferries ugyanis úgy vélte, hogy nem minden utasnál merültek fel ilyen további költségek, tekintettel arra, hogy egyesek közelebb tartózkodtak Rosslare-hoz, és a nyaralási helyük közelebb volt Roscoffhoz, mint Cherbourghoz.

25. 2018. május 9-én az NTA jelezte az Irish Ferriesnek, hogy az 1177/2010 rendelet végrehajtási módjainak a jelen esetben történő megállapítása érdekében vizsgálja az első járattörlés körülményeit, és azon okok kifejtésére kérte az Irish Ferriest, amelyek miatt a társaság úgy vélte, hogy e járattörlés a befolyásán kívül eső rendkívüli körülményeknek tudható be. Az Irish Ferries a szóban forgó járattörlésre vonatkozó részletes érvelést terjesztett az NTA elé.

26. 2018. június 1-jén az NTA tájékoztatást kért az Irish Ferriestől az 1177/2010 rendelet 18. cikkének való megfeleléséről. Az Irish Ferries 2018. június 8-i válaszát további levélváltás követte.

27. 2018. június 11-én a hajógyár arról értesítette az Irish Ferriest, hogy a hajó rendelkezésre bocsátása még tovább, egy meghatározatlan szeptemberi időpontig fog késni az elektromos kábelekkel kapcsolatos, alvállalkozó által végzett munkálatok késedelme, a hajótest- és a fedélzeti elektromos rendszer telepítésének késedelme, valamint a nyilvános terek belső elemeinek szállítási késedelme miatt. Az Irish Ferries – mivel nem tudta üzemeltetni a hajót - a 2018. július 30. utáni időszakra tervezett összes hajójáratot törölte (a továbbiakban: második járattörlés). Végül a hajót mintegy 200 napos késedelemmel, 2018. december 12-én bocsátották rendelkezésre.

28. A második járattörlés keretében az Irish Ferries több intézkedést hozott az érintett utasok tekintetében, nevezetesen egyrészről azonnal értesítette őket a második járattörlésről, amint megerősítették számára, hogy nem tud alternatív hajót bérelni, betartva a 7–12 héttel előbb történő előzetes értesítést, másrészről pedig a következők közötti választást ajánlotta fel: az eredeti hajóút törlése és azonnali, teljes visszatérítés; alternatív útvonalak igénybevétele a Franciaországba utazáshoz, az esetlegesen felmerülő további költségek megtérítése nélkül, és végül a felajánlott szárazföldi összeköttetések közül a választásuk szerinti útvonalra történő átfoglalás bármelyik ír kikötőből a franciaországi Cherbourg, Roscoff, Calais és Caen kikötői felé. Ez utóbbi esetben az utasok számára megtérítette a Nagy-Britannián történő átutazással kapcsolatos üzemanyagköltséget.

29. Ezen intézkedések eredményeként a törlésekkel érintett 20 000 utas 82%-a választotta az Irish Ferries vagy más szállító valamely alternatív hajójáratát, 3%-a a szárazföldi összeköttetést, a fennmaradó 15%-a pedig a teljes körű visszatérítést.

30. Az alternatív hajójáratot igénybe vevő utasok terhére nem számították fel a felmerülő további költségeket, hanem azokat az Irish Ferries fizette. Ezenkívül az Irish Ferries megtérítette a menetjegyek árának esetleges különbözetét.

31. A szárazföldi összeköttetést igénybe vevő utasok esetében az Irish Ferries megtérítette a Nagy-Britannián történő átutazással kapcsolatban felmerülő üzemanyagköltségeket.

32. Az Irish Ferries ugyanakkor nem fizetett kártalanítást az azt a 1177/2010 rendelet 19. cikke alapján igénylő utasoknak a célállomásra történő késedelmes érkezés miatt, ugyanis úgy vélte, hogy mivel e rendelet 18. cikkének megfelelően felajánlotta az átfoglalást és a menetjegy árának visszatérítését, e rendelet 18. és 19. cikke egyidejűleg nem alkalmazható.

33. 2018. augusztus 1-jén az NTA előzetes felszólítást küldött az Irish Ferries részére a 2012. évi rendeletnek a törölt hajójáratokra történő alkalmazására vonatkozóan, amelyre az Irish Ferries 2018. augusztus 15-én válaszolt.

34. Az NTA 2018. október 19-i határozatával megállapította először is, hogy az 1177/2010 rendelet alkalmazandó a 2018 nyarán Dublin és Cherbourg között történt járattörlésekre, másodszor, hogy az Irish Ferries nem teljesítette e rendelet 18. cikkének követelményeit, és harmadszor, hogy e tengeri szállító nem tartotta be az említett rendelet 19. cikkét. A 2012. évi rendelet 4. cikke (1) bekezdésének megfelelően e határozat két felszólítás kibocsátását eredményezte. Az Irish Ferries ismertette az e határozatra vonatkozó észrevételeit.

35. 2019. január 25-i határozatával az NTA megerősítette a 2012. évi rendelet 4. cikkének (1) bekezdésén és az 1170/2010 rendelet 18. és 19. cikkén alapuló felszólításokat (a továbbiakban: vitatott határozat).

36. Az NTA úgy ítélte meg egyrészről, hogy az Irish Ferries megsértette az 1177/2010 rendelet 18. cikkét a törölt hajójáratokkal érintett utasokra vonatkozóan, ha ezen utasok kénytelen voltak (Dublin helyett) Rosslare-be vagy Rosslare-ből és/vagy (Cherbourg helyett) Roscoffba és Roscoffból utazni. Az NTA felszólította az Irish Ferriest, hogy térítse meg a járattörléssel érintett azon utasok további költségeit, akik (Dublin helyett) a Rosslare-be vagy Rosslare-ből és/vagy (Cherbourg helyett) a Roscoffba vagy Roscoffból történő átfoglalást választották.

37. Az NTA másrészről úgy vélte, hogy az Irish Ferries megsértette az 1177/2010 rendelet 19. cikkét, és arra kötelezte, hogy fizessen kártalanítást a személyszállítási szerződésben meghatározott célállomásra késedelmesen érkező utasok részére.

38. Az Irish Ferries a vitatott határozatot, valamint az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke alapján kibocsátott felszólításokat megtámadta a High Court (felsőbíróság, Írország) előtt, először is azt állítva, hogy e rendelet nem alkalmazható, ha a törlésre a tervezett járat időpontja előtt több héttel kerül sor. Másodszor, az Irish Ferries vitatta az említett rendelet 18–20. cikkének NTA általi értelmezését és alkalmazását. Különösen azt állította, hogy a hajó rendelkezésre bocsátásának késedelme „rendkívüli körülménynek” minősül, ami mentesíti őt az e rendelet 19. cikkében előírt kártalanítás fizetése alól. Harmadszor, az Irish Ferries kifogásolja az NTA-val szemben, hogy a hatáskörének túllépésével megsértette ugyanezen rendelet 25. cikkét. Az NTA ugyanis a Franciaországból Írországba induló járatokra vonatkozóan gyakorolta a hatáskörét, holott e járatok a francia hatóság kizárólagos hatáskörébe tartoztak. Negyedszer, az Irish Ferries kifogásolja az NTA-val szemben, hogy megsértette az 1177/2010 rendelet 24. cikkét, mivel nem korlátozta a határozatának hatályát azokra az utasokra, akik az e rendelet 24. cikkében előírt formában és határidőben nyújtottak be panaszt. Végül ötödször, az Irish Ferries vitatta az említett rendelet érvényességét az arányosság, a jogbiztonság és az egyenlő bánásmód elve, valamint az Európai Unió Alapjogi Chartájának (a továbbiakban: Charta) 16., 17. és 20. cikke szempontjából.

39. E körülmények között határozott úgy a High Court (felsőbíróság) a 2019. július 22-i, a Bírósághoz 2019. július 26-án érkezett határozatával, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„A. Az [1177/2010] rendelet alkalmazhatósága

1) Alkalmazható-e az [1177/2010 rendelet] (különösen annak 18. és/vagy 19. cikke) abban az esetben, ha az utasok előzetesen jegyeket foglaltak le és személyszállítási szerződést kötöttek, és ha a személyszállító járatokat a várható indulás előtt legalább hét héttel amiatt törlik, hogy a kompszolgáltató részére valamely új hajót késedelmesen bocsátanak rendelkezésre? E tekintetben a[z említett] rendelet alkalmazhatóságát illetően releváns-e bármelyik (vagy az összes) alábbi körülmény:

   a) a rendelkezésre bocsátás végül 200 napos késedelme;

   b) a kompszolgáltatónak egy teljes szezonnyi hajóutat kellett törölnie;

   c) nem volt lehetőség megfelelő alternatív hajó beszerzésére;

d) a kompszolgáltató 20 000-nél is több utast foglalt át más hajóutakra vagy térítette vissza részükre a viteldíjat;

e) a hajóutak a kompszolgáltató által indított új útvonalra vonatkoztak és az eredeti útvonalon nem volt hasonló alternatív járat?

B. Az [1177/2010 rendelet] 18. cikkének értelmezése

E kérdést kizárólag akkor kell megválaszolni, ha az [1177/2010 rendelet] 18. cikke alkalmazható.

2) Valamely utasnak [e] 18. cikkel összhangban történő átfoglalása esetén létrejön-e új személyszállítási szerződés, következésképpen a 19. cikk szerinti kártalanítást az eredeti személyszállítási szerződés helyett az új szerződés alapján kell-e megállapítani?

3) a) Amennyiben [az említett] 18. cikk alkalmazható, valamely hajóút törlése esetén, ha az adott útvonalon alternatív járat nem üzemel (vagyis nincs közvetlen járat a két érintett kikötő között), a[z ugyanezen] 18. cikk értelmében vett »végső célállomásra történő átfoglalásnak« minősül-e az olyan alternatív hajóút biztosítása, amelyre valamely másik rendelkezésre álló és az utas által választott egy vagy több útvonalon, akár »szárazföldi összeköttetéssel« (vagyis Írországból az Egyesült Királyságba komppal, majd ezt követően gépkocsival, az üzemanyagköltség kompszolgáltató általi megtérítése mellett az Egyesült Királyság valamely olyan kikötőjébe történő utazás, ahonnan van csatlakozás Franciaországba és onnan Franciaországba utazás azzal, hogy az utas választja ki az egyes hajóutakat) kerül sor? Amennyiben erre a kérdésre nemleges választ kell adni, mely szempontok alkalmazásával állapítható meg, hogy valamely átfoglalás »hasonló személyszállítási feltételek mellett« történik-e?

b) Amennyiben a törölt útvonalon nem áll rendelkezésre alternatív hajóút, így az érintett utas számára nem biztosítható hely a beszállás szerinti eredeti kikötőből a végső célállomásra tartó, a személyszállítási szerződésben foglaltak szerinti közvetlen hajójáraton, köteles-e a szállító megtéríteni az átfoglalt utasnak a beszállás szerinti új kikötőből az új rendeltetési kikötőbe és/vagy onnan visszafelé történő utazás révén felmerült további költségeit?

C. Az [1177/2010 rendelet] 19. cikkének értelmezése

4) a) Alkalmazható-e az [1177/2010 rendelet] 19. cikke abban az esetben, ha az utat valójában már a várható indulás előtt legalább hét héttel törölték? Amennyiben erre a kérdésre igenlő választ kell adni, alkalmazható-e a 19. cikk [e rendelet] 18. cikkének alkalmazása esetén, ha az utast felár nélkül átfoglalták és/vagy visszatérítést kapott és/vagy az utas későbbi hajójáratot választott?

b) Az [1177/2010 rendelet] 19. cikkének alkalmazása esetén e cikk alkalmazásában mi minősül »célállomásnak«?

5) Az [1177/2010 rendelet] 19. cikkének alkalmazhatósága esetén:

a) ilyen körülmények között hogyan mérendő a késés időtartama?

b) az e cikk értelmében vett *árat* hogyan kell kiszámítani a fizetendő kártalanítás mértékének meghatározása során, és konkrétabban tartalmazza-e az ár az extra szolgáltatások (így a kabin, kennel és VIP váró) költségeit?

D. Az [1177/2010 rendelet] 20. cikke (4) bekezdésének értelmezése

6) Az [1177/2010] rendelet alkalmazása esetén az első kérdésben felvázolt körülmények és szempontok a rendelet 20. cikkének (4) bekezdése értelmében vett olyan »rendkívüli körülményeknek minősülnek-e, amelyeket minden észszerű intézkedés megtétele esetén sem lehetett volna elkerülni«?

E. Az [1177/2010 rendelet] 24. cikkének értelmezése

7) Az következik-e az [1177/2010 rendelet] 24. cikkéből, hogy az [e] rendelet 19. cikke alapján kártalanítást igénylő utasnak a panaszát a járat igénybevételét vagy annak meghiúsulását követő két hónapon belül be kell nyújtania?

Az [1177/2010 rendelet] 25. cikkének értelmezése

8) Az [1177/2010 rendelet] végrehajtásáért felelős nemzeti szerv hatásköre kizárólag [e] rendelet 25. cikkében megjelölt kikötőket érintő hajóutakra terjed-e ki vagy az kiterjedhet egy másik tagállam kikötőj*éből* a hatáskörrel rendelkező nemzeti szerv államába irányuló, visszafelé szóló hajóútra is?

G. A határozat és a felszólítások érvényessége

9) a) A kérdést előterjesztő bíróságnak mely uniós jogelveket és jogszabályokat kell alkalmaznia a [1177/2010 rendelet] nemzeti végrehajtó szerv határozata és/vagy felszólításai érvényességének a Charta 16., 17., 20. és/vagy 47. cikkével és/vagy az arányosság, a jogbiztonság és az egyenlő bánásmód elvével összefüggésben történő vizsgálata során?

b) Az észszerűtlenség belföldi bíróság által folytatandó vizsgálata a nyilvánvaló hiba vizsgálatának felel-e meg?

H. Az 1177/2010 rendelet érvényessége

E kérdés kizárólag az előző kérdésekre adott válaszok függvényében merül fel.

10) Uniós jogi szempontból érvényes-e az 1177/2010 rendelet, különös tekintettel:

a) a Charta 16., 17. és 20. cikkére?

b) arra, hogy a légi fuvarozók nem kötelesek kártalanítást fizetni, ha a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatják a légi utasokat a járat törléséről (a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontja)?

c) az arányosság, a jogbiztonság és az egyenlő bánásmód elvére?”

40. Írásbeli észrevételeket nyújtottak be az alapeljárás felei, Írország, az Európai Parlament, az Európai Unió Tanácsa és az Európai Bizottság. Ugyanezen érintettek képviseltették magukat a 2020. szeptember 9-én tartott tárgyaláson.

IV. Elemzés

41. A jelen előzetes döntéshozatal tíz kérdése az 1177/2010 rendelet különböző szempontjait érinti. Első kérdésével ugyanis a kérdést előterjesztő bíróság először is arra keres választ, hogy alkalmazni kell-e e rendeletet az alapeljárásra. Azután a második-kilencedik kérdésével e bíróság az említett rendelet számos konkrét rendelkezésének értelmezést kéri. Végül a tizedik kérdésével e bíróság azt kéri, hogy a Bíróság határozzon ugyanezen rendelet érvényességéről.

42. Valamely uniós jogi aktus érvényességének vizsgálatához először is ki kell zárni azt a feltevést, amely szerint e vizsgálat nincs kapcsolatban az alapeljárás tényállásával vagy tárgyával[6]. Az első kérdés elemzésének tehát meg kell előznie a tizedik kérdés elemzését.

43. Ezt követően, amennyiben valamely uniós jogi aktus rendelkezéseinek érvényessége kérdéses bizonyos általános elvek állítólagos megsértése miatt, mindenekelőtt e rendelkezések értelmét kell megállapítani. Az értelmezés általános elve szerint az uniós jogi rendelkezéseket – amennyire lehetséges – úgy kell értelmezni, hogy ne váljék kérdésessé azok érvényessége, és hogy megfeleljenek az elsődleges jog egészének[7]. Ha az érvényességüket anélkül vizsgáljuk, hogy előzetesen megállapítanánk az értelmüket, az ezen elv figyelmen kívül hagyását jelentené. Mivel a második–kilencedik kérdés az 1177/2010 rendelet számos rendelkezésének értelmezésére vonatkozik, amelyek érvényességét a tizedik kérdés érinti, először ezen első kérdésekre kell választ adni.

44. Következésképpen az elemzésem tiszteletben tartja a kérdést előterjesztő bíróság által alkalmazott sorrendet. Először az 1177/2010 rendelet hatályát fogom vizsgálni (első kérdés), majd e rendelet konkrét rendelkezéseit (második–kilencedik kérdés), és végül e rendelet érvényességét (tizedik kérdés).

A. Az 1177/2010 rendelet alkalmazhatóságáról

45. Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság általános jelleggel az 1177/2010 rendeletnek, és pontosabban a 18. és 19. cikkének alkalmazhatóságáról vet fel kérdést, abban az esetben, amikor egy tengeri személyszállító járatot az eredetileg tervezett indulás előtt legalább hét héttel történő értesítéssel törölnek arra hivatkozással, hogy az e személyszállító járatot biztosítani hivatott hajót késve bocsátották rendelkezésre, és nem lehetett másik hajóval pótolni.

46. Kétségtelen, hogy a kérdést előterjesztő bíróság az első kérdés a) –e) pontjában megfogalmazott körülmények összességének szempontjából is felvet kérdést az 1177/2010 rendelet alkalmazhatóságáról. Mindazonáltal az Irish Ferries – amelynek érvelése vélhetően az első kérdés alapja – csak azért hivatkozik e körülményekre, hogy az *impossibilium nulla obligatio est* elvre vonatkozó érvelését alátámassza. A jelen esetben úgy vélem, hogy az említett körülmények nem módosíthatják az 1177/2010 rendelet alkalmazhatóságára vonatkozó elemzésemet, ezért ezeket nem kell külön vizsgálni. Ellenben figyelembe lehet venni ugyanezen körülményeket a hatodik kérdésre, és az e rendelet 20. cikke (4) bekezdésének értelmében vett „észszerű intézkedésekre” vonatkozó vizsgálat keretében.

6 Lásd ebben az értelemben: 1981. június 16-i Salonia ítélet (126/80, EU:C:1981:136, 6. pont).

7 Lásd ebben az értelemben: 2013. január 31-i McDonagh ítélet (C-12/11, EU:C:2013:43, 44. pont).

47. Egyébiránt az első kérdésében a kérdést előterjesztő bíróság két külön fogalmat használ, vagyis az utasok „előzetes jegyfoglalása” fogalmat és az általuk kötött „személyszállítási szerződések” fogalmát. E kérdés megfogalmazásából *a priori* azt gondolhatjuk tehát, hogy e bíróság különbséget tesz e két fogalom között. Mindazonáltal az első kérdés olyan utasokra vonatkozik, akik egyszerre végeztek helyfoglalást és kötöttek személyszállítási szerződést. A Bíróságot tehát nem kérték arra, hogy külön határozzon egyrészről a jegyet foglaló utasok, és másrészről a személyszállítási szerződést kötő utasok helyzetéről.

48. A teljesség igénye érdekében megjegyzendő, hogy a 261/2004 rendelettől eltérően az 1177/2010 rendelet a hatályának meghatározásánál nem használja a „helyfoglalás” fogalmat [8].

49. Noha e fogalmat az 1177/2010 rendelet csak „A fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek jogai” címet viselő II. fejezetben használja, e fejezet rendelkezései alapján azt lehet gondolni, hogy a helyfoglalás megelőzi a személyszállítási szerződés megkötését. E rendelet 7. és 8. cikke ugyanis különbséget tesz a helyfoglalás elfogadása és a jegy kiállítása között.

50. E gondolatmenetben az 1177/2010 rendelet 3. cikkének m) és n) pontjában szereplő meghatározásból kitűnik, hogy a „személyszállítási szerződés” fennállását a „menetjegy” bizonyítja. E rendelet ellenben nem teremt hasonló kapcsolatot a „személyszállítási szerződés” és a „helyfoglalás” között. [9] Az említett rendelet 3. cikkének m) pontja egyébiránt utal arra, hogy a személyszállítási szerződés a „szállító és az utas között egy vagy több személyszállító járat vagy üdülési célú hajóút igénybevételére létrejött fuvarozási szerződés”. Nem zárható ki tehát, hogy az uniós jogalkotó az „utas” jogállást nem a *helyfoglaláshoz*, hanem a személyszállítási szerződés *megkötéséhez* kívánta kötni. Mindazonáltal, amint arra utaltam, [10] a kérdést előterjesztő bíróság által az első kérdés keretében az „előzetes helyfoglalás” és a „személyszállítási szerződés” közötti esetleges eltérések fennállásából levont következtetések nem relevánsak. E kérdés megfogalmazásából ugyanis kitűnik, hogy minden helyfoglalással rendelkező utas személyszállítási szerződést is kötött.

1. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés ismertetése

51. Az első kérdés az Irish Ferries azon érveléséből ered, amely szerint az 1177/2010 rendelet csak az utasok két csoportjára alkalmazható, vagyis egyrészről azokra az utasokra, akiknek a közelgő hajójárata késik, vagy azt törölték, és akik ténylegesen is a kikötőben vannak, és másrészről azokra, akik üdülési célú hajóúton vesznek részt. E rendelet azonban nem vonatkozik azokra az utasokra, akiket a szállító az indulás előtt legalább hét héttel tájékoztatott a hajójárattörlésről. [11]

52. Annak alátámasztására, hogy az utasok e harmadik csoportja nem tartozik az 1177/2010 rendelet hatálya alá, az Irish Ferries először is e rendelet rendelkezéseinek szövegére és a rendelet rendszerére utal.

[8] A 261/2004 rendelet 3. cikkének (2) bekezdése ugyanis lényegében előírja, hogy e rendeletet valamely tagállam területén található repülőtérről induló utasokra azzal a feltétellel kell alkalmazni, hogy megerősített helyfoglalással rendelkeznek és utasfelvételre jelentkeznek.

[9] A 261/2004 rendelet 2. cikkének g) pontja ugyanakkor kapcsolatot hoz létre a „helyfoglalás” és az e rendelet 2. cikkének f) pontja értelmében vett „jegy” között. Ezen első rendelkezés szerint a „helyfoglalás” a tény, hogy az utasnak jegye vagy más olyan igazolása van, amely jelzi, hogy a helyfoglalást a légifuvarozó vagy az utazásszervező elfogadta és nyilvántartásba vette.

[10] Lásd a jelen indítvány 47. pontját.

[11] Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekben említett legalább hét hetes tájékoztatást azon időponthoz képest számítják, amikor az Irish Ferries közölte az utasaival a személyszállító járatok törlését. Lásd a jelen indítvány 28. pontját.

53. Az Irish Ferries az 1177/2010 rendelet III. fejezetének címében szereplő „utazás során történő fennakadás” kifejezés használatából különösen arra következtet, hogy e rendelet nem vonatkozik az olyan szállítási szolgáltatásra, amely még nem kezdődött meg.

54. Az 1177/2010 rendelet 17. cikkének (1) és (2) bekezdése egyébiránt kötelezi a szállítókat, hogy nyújtsanak tájékoztatást és bizonyos szolgáltatásokat („gyorsétkezést, rendes étkezést vagy frissítőt” és „fedélzeti vagy parti szálláshelyet”) az utasok részére valamely járat törlése vagy késedelme esetén. Az Irish Ferries úgy véli, hogy e rendelkezésnek csak akkor van értelme, ha azt azokra az utasokra kell alkalmazni, akik már a kikötőben vagy kikötői terminálban vannak.

55. E gondolatmenetben az Irish Ferries utal arra, hogy törölt vagy késedelmes indulás esetén az 1177/2010 rendelet 18. cikkének (1) és (3) bekezdése egyrészről kimondja, hogy „haladéktalanul” fel kell ajánlani az utasnak az átfoglalást vagy visszatérítést, másrészről pedig előírja, hogy a visszatérítés „az utazás meg nem tett szakaszára vagy szakaszaira” vonatkozó vételárnak felel meg. Ugyanígy, e rendelet 19. cikke a „célállomásra késve érkező” utasokra vonatkozik, tehát nem érinti azokat az utasokat, akik átutazóban vagy valamely kikötőben vannak. Ezenkívül az e két rendelkezéssel érintett indulási és érkezési késés mértéke az Irish Ferries szerint azt jelenti, hogy az átutazóban vagy a kikötő környékén lévő utasokra alkalmazandó rendelkezésről van szó.

56. Másodszor az Irish Ferries arra hivatkozik, hogy a légi utasok és a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok nem jogosultak kártalanításra, ha a személyszállító járat törléséről legalább két héttel korábban [a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja] vagy kellő időben előre tájékoztatták őket (a Bizottság értelmező iránymutatásai [12]). Bár az 1177/2010 rendeletnek – amint az (1) preambulumbekezdése kimondja- azt a célt kell szolgálnia, hogy a tengeri utasok számára más közlekedési módokhoz hasonló, magas szintű védelmet biztosítson, e rendeletet nem lehet alkalmazni, ha a járat törléséről legalább hét héttel korábban tájékoztatták az utasokat.

57. Harmadszor az Irish Ferries arra hivatkozik, hogy az első kérdés a)–e) pontjában említett körülmények a késedelmes rendelkezésre bocsátás során tapasztalt nehézségek terjedelméről tanúskodnak. Ezzel kapcsolatban a Bíróság ítélkezési gyakorlatában elismert *impossibilium nulla obligatio est* [13] elvre hivatkozva azzal érvel egyrészről, hogy valamely uniós jogi rendelkezés nem írhat elő olyan kötelezettséget, amelynek a végrehajtása lehetetlen. Másodszor lényegében azt állítja, hogy a felmerült nehézségek olyan jellegűek, hogy az utasokkal kötött szerződéseket a végrehajtás lehetetlensége miatt felbontottnak kellett volna tekinteni.

58. Figyelemmel arra, hogy az első kérdés az Irish Ferries érvelését tükrözi, e kérdést az alábbiakban bemutatott három érveléssorozat fényében fogom vizsgálni.

2. Az 1177/2010 rendelet szövegéről és rendszeréről

59. Máris meg kell jegyezni, hogy az 1177/2010 rendelet „Hatály” címet viselő 2. cikkének az (1) bekezdése meghatározza, hogy a rendeletet az utasok mely csoportjára kell alkalmazni, a 2. cikkének (2) bekezdése pedig, hogy mely csoportokra nem alkalmazandó. Semmi nem enged arra következtetni, hogy a törlésről való előzetes tájékoztatás ténye kizárja az utast az említett rendelet hatálya alól. Ilyen feltétel egyszerűen nem jelenik meg ebben a rendelkezésben.

[12] Az 1371/2007 rendeletre vonatkozó értelmező iránymutatásokról szóló bizottsági közlemény (HL 2015. C 220., 1. o.) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015XC0704(01).

[13] Az Irish Ferries ezzel összefüggésben a 2016. március 3-i Daimler ítéletre (C-179/15, EU:C:2016:134, 42. pont) és a 2018. november 6-i Scuola Elementare Maria Montessori kontra Bizottság, Bizottság kontra Scuola Elementare Maria Montessori és Bizottság kontra Ferracci ítéletre hivatkozik (C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, 79. pont).

60. Kétségtelenül igaz, hogy az 1177/2010 rendelet 2. cikkének (1) bekezdése szerint a rendelet személyszállító járattal, vagy üdülési célú hajóúton utazó utasokra alkalmazandó. Mindazonáltal ebből nem lehet arra következtetni, hogy e rendelet nem alkalmazandó azokra az utasokra, akik nem voltak jelen ezeknél az utazásoknál.

61. Az 1177/2010 rendelet ugyanis olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyeknek a tényleges utazást megelőző szakaszra történő alkalmazásához nem fér kétség. Ennek szemléltetésére e rendelet 4. cikkének (2) bekezdése lényegében előírja, hogy a szállítók és a menetjegy-értékesítők által alkalmazott szerződéses feltételeket és díjtételeket az utazóközönségnek megkülönböztetéstől mentesen kell felkínálni. Ugyanígy, az említett rendelet 7. cikkének (1) bekezdése tiltja önmagában a fogyatékosságra vagy csökkent mozgásképességre hivatkozással a helyfoglalás elfogadásának, menetjegy kiállításának vagy egyéb módon való biztosításának, valamint a személyek beszállításának megtagadását.

62. Egyébiránt a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat[14] (a továbbiakban: rendeletre irányuló javaslat) 2. cikke nem utalt azon utasokra, akikre e rendelet alkalmazandó. E cikk kimondta, hogy a rendeletet „a kereskedelmi tengeri és belvízi személyforgalmi járatokra kell alkalmazni”. A Parlament első olvasati véleményét[15] és a Tanács első olvasati álláspontját[16] követően e rendelkezés lényegében elnyerte a végleges szövegét. Márpedig semmi nem enged arra következtetni, hogy ezen intézmények az Irish Ferries által értelmezettek szerint kívánták az 1177/2010 rendelet hatályát körülhatárolni. Figyelemmel az utasoknak a más közlekedési módokhoz hasonló, magas szintű védelme biztosításának céljára, ami az előkészítő munkák kezdetén a rendeletre irányuló javaslat alapját képezte, és amelyet az (1) preambulumbekezdés kimond, egy ilyen szándéknak különös figyelmet kellett volna szentelni. Az 1177/2010 rendelet hatályának körülhatárolása ugyanis csökkentené az utasok magas szintű védelmét.

63. Ezt követően, ami pontosabban az 1177/2010 rendelet III. fejezetének, különösen a 18. és 19. cikkének alkalmazhatóságát illeti, az Irish Ferries hivatkozásával ellentétben úgy vélem, hogy a magában e fejezet címében is szereplő, „utazás során történő fennakadás” kifejezést nem lehet úgy értelmezni, hogy az utazás fennakadását megelőzően az utazás egy részének már meg kellett valósulnia ahhoz, hogy valamely helyzet e fejezet hatálya alá tartozzon. Az Irish Ferries értelmezése szerint ugyanis az „utazás” fogalma lényegében e fejezet rendelkezéseinek hatályát határozza meg. Márpedig mivel e fogalmat e rendelet nem határozza meg, e fogalom értelmét a legnagyobb pontossággal kell megállapítani.

64. Egyébiránt az 1177/2010 rendeletnek a „Mentességek” címet viselő 20. cikke meghatározza azokat a helyzeteket, amelyekben e rendelet 18. és 19. cikke nem alkalmazandó. Sem a törlés előtti előzetes tájékoztatás ténye, sem az utazás során elszenvedett fennakadás nem szerepel e

[14] COM(2008) 816 végleges.

[15] A Parlament P6_TC1-COD(2008)0246 véleménye szerint a rendeletet a „kikötők vagy be- és kiszállóhelyek között közlekedő vagy kikötő tengeri utasok és személyszállító hajót igénybe vevő belvízi utasok szállítására” kell alkalmazni. Lásd szintén: a rendeletre irányuló javaslatról szóló jelentés 9. módosítása [2008/0246(COD)].

[16] Az 5/2010/EU tanácsi álláspont (HL 2010. C 122 E., 19. o.) szerint a rendeletet a személyszállító járattal utazó vagy üdülési célú hajóúton részt vevő utasokra kell alkalmazni.

helyzetek között. A jogirodalom ezenkívül megjegyezte, hogy azok a helyzetek, amelyekben a szállító felelősségét e rendelkezések alapján megállapítják – anélkül, hogy az utazásban fennakadás történne –, gyakorlati szempontból gyakoribbak és jelentősebbek.[17]

65. Kétségtelen, hogy az 1177/2010 rendelet 17. cikkének (1) és (2) bekezdése alapján az utasoknak díjmentesen felkínált szolgáltatások vélhetően jelentősebbek az utas számára, különösen az utazás folyamán. Azonban az e rendelkezésnek az első kérdésben leírt helyzetekben való alkalmazására vonatkozó kötelezettséget „enyhítik" az abban szereplő pontosítások, amelyek szerint a gyorsétkezést, rendes étkezést vagy frissítőt illetően e szolgáltatásokat „a várakozási idővel észszerű arányban kell nyújtani, feltéve hogy az rendelkezésre áll, vagy észszerű módon beszerezhető", és a fedélzeti vagy parti szálláshelyet illetően, amennyiben az szükségessé válik.

66. Végül elegendő megjegyezni, hogy az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke nem említi a járattörlésről történő előzetes tájékoztatási kötelezettséget, mint e két cikk alkalmazása mellőzésének feltételét. Egyébiránt az előkészítő munkálatok során a Parlament által az első olvasati véleményében javasolt 59. módosítást, amely alapján a tengeri szállító nem köteles kártalanítást fizetni, ha legkésőbb három nappal a tervezett indulás előtt tájékoztatta az utast a törlésről, nem vette át az 1177/2010 rendelet. E körülmény megerősíti azon megfontolást, amely szerint a jogalkotó nem kívánta e rendelet vagy a 18. és 19. cikk hatályát az Irish Ferries értelmezése szerint korlátozni.

3. A 261/2004 rendelet, az 1371/2007 rendelet, az 1177/2010 rendelet és a 181/2011 rendelet közötti párhuzamokról

67. Az 1177/2010 rendelet (1) preambulumbekezdése szerint a rendelet célja, hogy a *tengeri utasok számára* más közlekedési módokhoz *hasonló, magas szintű védelmet* biztosítson. *De lege ferenda* egyes jogalkotási tervezetek célja a fogyasztók Unión belüli hasonló szintű védelme.[18] Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint ugyanakkor a *különféle közlekedési módokra vonatkozó ágazatokban tevékenykedő vállalkozások helyzete nem hasonlítható össze*, mivel – figyelembe véve a működésük módját, az azokhoz való hozzáférés feltételeit és a hálózataik elosztását –, ezek a különféle közlekedési módok igénybevételük feltételeit tekintve nem felcserélhetők[19].

68. Ennek szemléltetésére az uniós jog szintjén a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogait az 1371/2007 rendelet állapítja meg. E rendelet többek között előírja, hogy az utas – az utazási jog elvesztése nélkül – a menetjegyen feltüntetett indulási állomás és célállomás közötti késések miatt kártalanítást kérhet a vasúttársaságtól olyan késés esetén, amikor a menetjegy árát az említett rendelet 16. cikkével összhangban nem térítették vissza[20]. Ugyanezen rendelet nem írja elő, hogy a vasúttársaságok mentesülnek az 1371/2007 rendelet 17. cikkének (1) bekezdésében említett kártalanítási kötelezettség alól, ha a késés elháríthatatlan külső ok miatt következett be. E körülmények között felmerülhet a kérdés, hogy a repülőgéppel, hajóval, valamint autóbusszal

[17] Lásd ebben az értelemben: Stec, M., „Ochrona pasażera w transporcie morskim i w żegludze śródlądowej w świetle rozporządzenia (UE) nr 1177/2010", in: Kostański, P., Podrecki, P., és Targosz, T., (ir.), *Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple*, Wolters Kluwer, Varsó, 2017, 1408. o.

[18] Lásd: Erceg, B., és Vasilj, A., „Current affairs in passengers rights protection in the European Union", *EU and Comparative Law Issues and Challenges*, 2018, 2. kötet, 222. és 223. o.

[19] Lásd: 2006. január 10-i IATA és ELFAA ítélet (C-344/04, EU:C:2006:10, 96. pont); 2013. január 31-i McDonagh ítélet (C-12/11, EU:C:2013:43, 56. pont); 2013. szeptember 26-i ÖBB-Personenverkehr ítélet (C-509/11, EU:C:2013:613, 47. pont).

[20] Lásd: az 1371/2007 rendelet 17. cikkének (1) bekezdése.

utazó utasokra vonatkozó, a 261/2004, az 1177/2010 és a 181/2011 rendeletben előírt, a szállító felelőssége alóli mentesülést eredményező okok analógia útján alkalmazhatók-e a vasúti szállításra.

69. Az ÖBB-Personenverkehr ítéletben [21] a Bíróság nemleges választ adott erre a kérdésre. A jelen indítvány 67. pontjában idézett ítélkezési gyakorlatra utalva a Bíróság elismerte, hogy az uniós jogalkotó olyan szabályokat alkothatott, amelyek a fogyasztóvédelem területén az érintett közlekedési ágazattól függően eltérő szinteket biztosítanak [22].

70. Az ítélkezési gyakorlat e magyarázataira figyelemmel, a különböző közlekedési módokra vonatkozó szabályozások közötti párhuzam révén nem tudunk olyan megoldásokat bevezetni az ítélkezési gyakorlat révén, amelyek a szállítók kötelezettségeinek minden közlekedési módra vonatkozó harmonizációjához vezetnek a személyszállító járat törlése vagy késedelme esetén. Tiszteletben kell tehát tartani az uniós jogalkotó azon szándékát, hogy e szabályozások között ne teremtsen párhuzamokat.

4. Az impossibilium nulla obligatio est *elvről*

71. Ezen elv magában foglalja, hogy a jog ne írjon elő olyan kötelezettségeket az egyének számára, amelyek végrehajtása objektíven és teljességgel lehetetlen [23], és hogy az uniós jogi rendelkezéseket úgy értelmezzék, hogy el lehessen kerülni ilyen kötelezettségek előírását. [24]

72. Mindazonáltal valamely objektíve és teljességgel lehetetlen kötelezettséget nem lehet összehasonlítani az uniós jogból eredő kötelezettségek végrehajtásában fennálló nehézségekkel. Ráadásul a tengeri utasokat is magában foglaló fogyasztók védelmével kapcsolatos célkitűzés jelentősége igazolhatja az egyes gazdasági szereplők által elszenvedett – akár jelentős mértékű – hátrányos gazdasági következményeket [25]. Ezenkívül, míg az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke kötelezettségeket ír elő a szállítóra, e rendelet 20. cikkének (3) és (4) bekezdése lehetővé teszi – sajátos körülmények között – e szállítónak e kötelezettségek alóli mentesülését, és biztosítja, hogy a szállító ne legyen a teljességgel lehetetlenhez hasonlítható helyzetben.

73. Ugyanezen okokból annak meghatározása érdekében, hogy a nemzeti jog alapján az utasokkal kötött szerződéseket felbontottnak kell-e tekinteni a végrehajtás lehetetlensége miatt, a kérdést előterjesztő bíróságnak figyelembe kell vennie a tényt, hogy függetlenül az e szerződésekre alkalmazandó jogtól, ez utóbbiak az 1177/2010 rendeletből eredő kötelezettségekre vonatkoznak, amely, amint azt az imént kifejtettem, nem teszi lehetetlenné a szállító számára a szerződéses kötelezettségeinek végrehajtását.

74. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre vonatkozó elemzés összefoglalásaképpen azt a választ javasolom, hogy az 1177/2010 rendeletet, különösen annak 18. és 19. cikkét alkalmazni kell abban a helyzetben, amelyben a tengeri szállító járatát előzetes értesítés mellett, az eredetileg tervezett indulást megelőzően törlik arra hivatkozással, hogy az e járatot biztosítani hivatott hajót késedelmesen bocsátották rendelkezésre, és nem tudták pótolni.

[21] 2013. szeptember 16-i ítélet (C-509/11, EU:C:2013:613, 48. pont).

[22] Lásd: 2013. szeptember 16-i ÖBB-Personenverkehr ítélet (C-509/11, EU:C:2013:613, 47. pont).

[23] Lásd ezen elvnek a bizottsági határozatokra történő alkalmazására vonatkozó ítélkezési gyakorlattal való analógia útján: 2018. november 6-i Scuola Elementare Maria Montessori kontra Bizottság, Bizottság kontra Scuola Elementare Maria Montessori és Bizottság kontra Ferracci ítélet (C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, 82. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[24] Lásd ebben az értelemben: 2016. március 3-i Daimler ítélet (C-179/15, EU:C:2016:134, 42. pont).

[25] Lásd analógia útján: 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet (C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 81. pont).

B. Az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkében foglalt „végső célállomás” fogalmáról

75. A harmadik kérdése a) pontjával a kérdést előterjesztő bíróság annak pontosítását kéri a Bíróságtól, hogy az utasok átfoglalása, akár az eredeti hajóút útvonalától eltérő, alternatív hajóút révén, akár szárazföldi (közúti vagy vasúti) összeköttetéssel, az 1177/2010 rendelet 18. cikke értelmében vett „hasonló személyszállítási feltételek” melletti „végső célállomásra történő átfoglalásnak” minősül-e.

76. A harmadik kérdése b) pontjával e bíróság azt kívánja megtudni, hogy amennyiben az eredeti hajójárat helyett nem áll rendelkezésre közvetlen alternatív hajójárat, az átfoglalt utasok az 1177/2010 rendelet 18. cikke értelmében jogosultak-e egyrészről a beszállás és kiszállás szerinti alternatív kikötőkbe utazás érdekében, és másrészről az e kikötőkből való visszaindulás érdekében általuk viselt esetleges további költségek megtérítésére.

77. A negyedik kérdés b) pontja szintén a „végső célállomás” fogalmának értelmezésére vonatkozik, az 1177/2010 rendelet 19. cikkében előírt kártalanításhoz való jog szempontjából.

78. Az e kérdésekre történő válaszadáshoz értelmezni kell a „végső célállomásnak” az e rendelet rendelkezéseiben szereplő e fogalmát.[26] Ennélfogva e kérdések közös megközelítését javasolom.

1. A „végső célállomás” fogalmáról

79. Az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkében szereplő „végső célállomás” fogalma *a személyszállítási szerződésben foglaltak szerinti* végső célállomásra vonatkozik. E rendelet rendszerében e fogalom tehát mindig a felek megállapodása szerinti célállomásnak felel meg. Mivel az említett rendelet 3. cikkének n) pontja értelmében vett „menetjegy” lényegében a személyszállítási szerződés fennállását bizonyítja, a végső célállomást, mint e szerződés lényeges elemét, főszabály szerint fel kell tüntetni a menetjegyen is.

80. Az 1177/2010 rendelet rendszerében ezenkívül a „végső célállomás” fogalmát azon hely meghatározására használják, ahová az utast személyszállító járatok útján nyújtott személyszállítási szolgáltatásokat követően el kell juttatni (és az érkezési idővel együtt, hogy mikor), ahhoz, hogy e szolgáltatást ténylegesen és megfelelően teljesítettnek lehessen tekinteni. Egyrészről ugyanis a személyszállítási szerződés megkötésével az utas jogot szerez a végső célállomásra történő szállításhoz[27], és az e rendelet 18. cikkében említett törölt vagy késedelmes indulás esetén joga van az e célállomásra történő átfoglaláshoz. Másrészről, ha az utas késve érkezik a végső célállomásra, a szállító főszabály szerint köteles őt az említett rendelet 19. cikke alapján kártalanítani.

81. A „végső célállomás” fogalma tehát jelentős szerepet játszik a szállítónak a személyszállítási szolgáltatás teljesítésére vonatkozó felelőssége szempontjából. Olyan célállomásnak kell lennie, amit pontosan határoztak meg, és amely a szállító számára „teljesíthető”, ez utóbbinak a célállomás függvényében meg kell tudnia határozni az utazás időtartamát és az érkezés idejét. Egyébiránt figyelemmel arra a tényre, hogy azokat a feltételeket, amelyek mellett valamely fuvarozó felelősségét az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke alapján megállapítják, főszabály szerint az utasok összességére nézve állapítják meg az érintett személyszállító járat

[26] Lásd: a második kérdésre és a negyedik kérdés a) pontjára vonatkozó elemzésem.

[27] Az 1177/2010 rendelet 19. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az utas *az utazáshoz való jogának elvesztése nélkül* kártalanítást követelhet, ha a célállomásra késve érkezik meg.

összefüggésében, kevéssé valószínű, hogy a végső célállomást a személyszállítási szerződésben személyre szabottan lehetne meghatározni. Úgy kell tehát tekinteni, hogy a „végső célállomás” fogalma főszabály szerint a személyszállítási szerződésben valamely eredeti hajójáratra vonatkozóan feltüntetett kiszállás szerinti kikötőnek felel meg.

82. E megfontolást nem kérdőjelezi meg az Irish Ferries érvelése, amely szerint az 1177/2010 rendelet a „kiszállás szerinti kikötő” fogalmát használja, és hogy ebből következően a „végső célállomás” fogalmának nem lehet ezen első fogalommal azonos jelentése. A „kiszállás szerinti kikötő” fogalmát ugyanis kizárólag e rendelet 2. cikke használja, a rendelet hatályának meghatározásához. Az a körülmény, hogy e rendelkezés nem használja a „végső célállomás” fogalmát, a rendelet terminológiájából ered: a 2. cikke szerint a 1177/2010 rendelet a személyszállító járattal utazó utasokra alkalmazandó, amennyiben *a beszállás szerinti kikötő valamely tagállam területén található*, és e szakasz tükörképeként a valamely harmadik államból érkező járatokat illetően, amennyiben a *kiszállás szerinti kikötő valamely tagállam területén található*.

2. A végső célállomásra irányuló átfoglalásról

83. Noha az 1177/2010 rendelet 18. cikke előírja, hogy törölt vagy késedelmes indulás esetén az utas részére fel kell ajánlani többek között a személyszállítási szerződésben foglaltak szerinti, végső célállomásra irányuló átfoglalást, hasonló személyszállítási feltételek mellett és felár fizetése nélkül a lehető legkorábbi alkalommal, lehetséges, hogy valamely tengeri szállítást követően az utas nem érkezik meg a személyszállítási szerződésben az eredeti hajóút vonatkozásában feltüntetett kiszállás szerinti kikötőbe.

84. Figyelemmel ugyanis a rendelkezésre álló személyszállító járatok és az utasszállító hajók fogadására alkalmas kikötők korlátozott számára, nem lehet előírni, hogy az utasoknak mindig az eredeti megállapodás szerintivel azonos utazást ajánljanak fel. Amint azt az Irish Ferries jelzi, előfordulhat, hogy nincs egyetlen alternatív járat sem ezen utasoknak ugyanazon az útvonalon vagy ugyanazon a napon történő szállítására. Egy ilyen követelmény előírása tehát meghosszabbítaná a „lehető legkorábbi alkalmat”, amelyen belül az átfoglalást teljesíteni kell. Hasonló okokból a 261/2004 rendelet keretében a fuvarozó alternatív repülőtérre induló légi járatot ajánlhat fel a helyfoglaláshoz képest[28], annak ellenére, hogy e rendelet pontosan meghatározza a „végső célállomás” fogalmát. Ez még inkább érvényes a tengeri vagy belvízi személyszállító járatokra, amelyeket a gyakorlatban ritkán vesznek igénybe a kiszállás szerinti kikötőbe utazás és ott-tartózkodás céljából.

85. Mindenesetre átfoglalás esetén a szállítónak biztosítania kell az eredeti hajójáratra vonatkozó személyszállítási szerződésben foglaltak szerinti, végső célállomásra irányuló átfoglalást, vagy meg kell térítenie az átszállítás költségeit.[29] Az 1177/2010 rendelet 18. cikkének (1) bekezdése ugyanis úgy rendelkezik, hogy az utas jogosult a végső célállomásra irányuló átfoglalásra, és amint arra a jelen indítvány 81. pontjában utaltam, a „végső célállomás” fogalma főszabály szerint az eredeti hajójáratra vonatkozóan a személyszállítási szerződésben feltüntetett kiszállás szerinti kikötőnek felel meg.

[28] A 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdése értelmében „[a]mennyiben egy várost vagy régiót több repülőtér szolgál ki, és az üzemeltető légifuvarozó az utasnak a helyfoglaláshoz képest egy alternatív repülőtérre induló légijáratot ajánl, akkor az üzemeltető légifuvarozót terheli az utas átszállításának a költsége az alternatív repülőtérről arra a repülőtérre, amelyre a jegyet váltották, vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra”.

[29] Lásd a jelen indítvány 91–94. pontját.

86. Amennyiben az alternatív személyszállító járat keretében a szállító nem köteles az utast tengeri úton az eredeti hajójáratra vonatkozóan a személyszállítási szerződésben feltüntetett kiszállás szerinti kikötőbe szállítani, az alternatív járat útvonalának *a fortiori* nem kell azonosnak lennie az eredeti hajójáratra vonatkozóan a személyszállítási szerződésben feltüntetett útvonallal.

87. Mindazonáltal az átfoglalást az 1177/2010 rendelet 18. cikkének értelmében vett „hasonló személyszállítási feltételek” mellett kell teljesíteni. Ebben az összefüggésben a kérdést előterjesztő bíróság felveti a kérdést azzal kapcsolatban, hogy az eltérő útvonalon közlekedő alternatív járat magában foglalhat-e más közlekedési módokat, mint például szárazföldi összeköttetéssel történő közúti vagy vasúti szállítást.

88. Az 1177/2010 rendelet nem határozza meg a „hasonló személyszállítási feltételek” fogalmát, és a (13) preambulumbekezdésében csupán arra utal, hogy az utas számára biztosítani kell, hogy „kielégítő feltételek mellett” átfoglalják. A személyszállító járat feltételeit a személyszállítási szerződés határozza meg, és ennélfogva azt a kérdést, hogy az alternatív járat „hasonló”-e, e szerződés szempontjából kell értékelni. A „hasonló személyszállítási feltételek” kifejezés tehát a szerződés lényeges elemeire vonatkozik, mint például az utazás teljes időtartama, az érkezés időpontja, a további csatlakozások száma és a menetjegy osztálya. Figyelemmel az utasok magas szintű védelme biztosításának céljára, kétségtelen, hogy az átfoglalás nem lehet az utas számára hátrányos, tehát ezen utas nézőpontjából kell meghatározni, hogy e feltételek „kielégítőek”-e a személyszállítási szerződésben meghatározott feltételekhez képest. A szerződési feltételekre történő hivatkozás mindenesetre lehetővé teszi annak biztosítását, hogy a szállító érdekeit ne hagyják figyelmen kívül.

89. Noha az uniós jogban nem létezik *de lege lata* jogi keret multimodális kontextusban [30] közvetlenül az utasok jogainak védelmére, ez nem jelenti azt, hogy a multimodális közlekedés ne minősülne elfogadható megoldásnak az utasok védelmének uniós jogi rendszerében. Valójában az utasok által gyakran alkalmazott megoldásról van szó. Az is lehetséges, hogy bizonyos esetekben ez az egyetlen, a lehető legkorábbi alkalommal rendelkezésre álló alternatív megoldás.

90. Az eredeti hajójárattól eltérő útvonalon, vagy szárazföldi (közúti vagy vasúti) összeköttetéssel közlekedő alternatív járatra történő átfoglalás tehát az 1177/2010 rendelet 18. cikke értelmében vett „hasonló személyszállítási feltételek melletti” „végső célállomásra irányuló átfoglalásnak” minősülhet, ha e járat egyéb feltételei [31] hasonlók a személyszállítási szerződésben az eredeti hajójáratra vonatkozóan meghatározott feltételekhez.

3. Az átfoglalt utas által viselt további költségekről

91. Most meg kell vizsgálni, hogy a szállítónak meg kell-e térítenie az átfoglalt utas részére egyrészről az általa annak érdekében viselt további költségeket, hogy eljusson az alternatív indulási és érkezési kikötőbe, és másrészről azon költségeket, amelyeket e kikötőkből való távozása folytán visel.

92. Az 1177/2010 rendelet 18. cikke (1) bekezdésének a) pontja előírja, hogy személyszállító járat törlése esetén az utasnak fel kell ajánlani a menetjegy árának visszatérítése vagy a végső célállomásra irányuló átfoglalás közötti választás lehetőségét, „felár fizetése nélkül”.

[30] Lásd: Erceg, B. és Vasilj, A., i. m., 230. o.

[31] Lásd e tekintetben a jelen indítvány 88. pontját.

93. Amint azt a jelen indítvány 88. pontjában megjegyeztem, az átfoglalás nem lehet az utas számára hátrányos. Az átfoglalás azt sem jelenti, hogy az az utast az eredeti személyszállítási szerződésben foglaltakhoz képest aránytalanul kedvezőbb helyzetbe hozza.

94. Ebben az összefüggésben nem lehet szem elől téveszteni, hogy a megszakítás nélküli személyszállító járatokat illetően az utasnak mindig el kell jutnia a releváns kikötőkbe, és ebben az esetben az általa viselt költségeket nem térítik meg. Figyelemmel az előző pontban ismertetett megfontolásokra, az 1177/2010 rendelet 18. cikkében szereplő „felár fizetése nélkül” kifejezést úgy kell érteni, hogy az utas számára meg kell téríteni azokat az átfoglalás miatt viselt költségeket, amelyek jelentősebbek, mint azok, amelyeket az utasnak valamely megszakítás nélküli személyszállító járat esetén kellett volna viselnie.

95. A harmadik kérdés a) és b) pontjára, valamint a negyedik kérdés b) pontjára vonatkozó elemzés összefoglalásaképpen úgy vélem, hogy:

– az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkében szereplő „végső célállomás” fogalma főszabály szerint az eredeti hajójáratra vonatkozóan a személyszállítási szerződésben meghatározott kiszállás szerinti kikötőnek felel meg;

– az eredeti hajójárattól eltérő útvonalon, vagy szárazföldi (közúti vagy vasúti) összeköttetéssel közlekedő alternatív járatra történő átfoglalás tehát e rendelet 18. cikke értelmében vett „hasonló személyszállítási feltételek melletti” „végső célállomásra irányuló átfoglalásnak” minősülhet, ha ezen alternatív járat egyéb feltételei hasonlók a személyszállítási szerződésben az eredeti hajójáratra meghatározott feltételekhez;

– az említett rendelet 18. cikke (1) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy az átfoglalás nem járhat felárral, így a szállító köteles megtéríteni az utasok részére egyrészről az általuk annak érdekében viselt költségeket, hogy eljussanak az alternatív indulási és érkezési kikötőbe, és másrészről azon költségeket, amelyeket e kikötők elhagyása folytán viselnek, amennyiben e költségek az átfoglalás miatt merültek fel, és jelentősebbek, mint azok, amelyeket az utasok valamely megszakítás nélküli személyszállító járat esetén viseltek volna.

C. Az 1177/2010 rendelet 19. cikke szerinti kártalanításról az e rendelet 18. cikke által az utasnak biztosított választási lehetőség szempontjából

96. A második kérdésével, a negyedik kérdés a) pontjával és az ötödik kérdés a) pontjával a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kívánja megállapítani, hogy amennyiben egy személyszállító járatot a várható indulás előtt legalább hét héttel töröltek, és az utas visszatérítést kapott, vagy őt átfoglalták, vagy egy későbbi hajójáratot választott, az eredeti hajójárat tervezett érkezési idejére tekintettel, igényelhet-e ezen utas kártalanítást késedelmes érkezés miatt az 1177/2010 rendelet 19. cikke alapján.

1. A kérdések kifejtése

97. A negyedik kérdése a) pontjában a kérdést előterjesztő bíróság két alkérdést tüntet fel. Az első alkérdés arra vonatkozik, hogy az 1177/2010 rendelet 19. cikkét alkalmazni kell-e, amennyiben a személyszállító járatot a várható indulás előtt legalább hét héttel törölték. A második alkérdés – amely csak akkor merül fel, ha az első alkérdésre igenlő választ kell adni – arra vonatkozik,

hogy az az utas, aki egy ilyen járattörlés miatt az 1177/2010 rendelet 18. cikkének megfelelően visszatérítést kapott, vagy őt átfoglalták, vagy egy későbbi hajójáratot választott, igényelhet-e kártalanítást e rendelet 19. cikke alapján.

98. Az ötödik kérdése a) pontjával a kérdést előterjesztő bíróság azt kívánja megtudni, hogy hogyan kell értékelni az 1177/2010 rendelet 19. cikkének (1) bekezdése értelmében vett késés időtartamát a negyedik kérdés a) pontjában foglaltaknak megfelelő körülmények között, vagyis amikor az utazást a várható indulás előtt legalább hét héttel törölték, és az utast átfoglalták, vagy visszatérítést kapott, vagy egy későbbi hajójáratot választott.

99. A második kérdés is lényegében arra vonatkozik, hogy ha az utas az 1177/2010 rendelet 18. cikke alapján átfoglalást választ, új személyszállítási szerződés jön-e létre, oly módon, hogy az e rendelet 19. cikkében előírt kártalanításhoz való jogot nem az eredeti hajójáratra megállapított érkezési időre, hanem ezen „új" személyszállítási szerződésben megállapított érkezési időre tekintettel kell értékelni.

100. Mivel e kérdések az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkének azonos körülmények közötti, együttes alkalmazására vonatkoznak, közös elemzésüket javasolom.

2. Az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkének együttes alkalmazásáról

101. Először is meg kell jegyezni – amint az az első kérdésre vonatkozó elemzésemből következik –, hogy az a körülmény, miszerint a személyszállító járatot a várható indulás előtt előzetes értesítéssel törölték, nem zárja ki az 1177/2010 rendelet 19. cikkének alkalmazását. [32]

102. Másodszor, a második kérdésre és a negyedik kérdés a) pontjára adandó válaszhoz meg kell állapítani, hogy e rendelet 18. és 19. cikke alkalmazható-e együttesen oly módon, hogy az ezen első rendelkezést igénybe vevő utas továbbra is igényelhet kártalanítást e második rendelkezés alapján.

103. E kérdésnek tágabb összefüggésbe helyezése érdekében meg kell jegyezni, hogy egyrészről az 1177/2010 rendelet 16–18. cikke a késedelmes indulás, másrészről pedig annak 19. cikke a késedelmes érkezés esetére vonatkozik. A jogirodalom utal arra, hogy az uniós jogalkotó azzal az indokkal vezette be e különbségtételt, hogy – más közlekedési módokkal ellentétben – a tengeri közlekedésben az induláskor fennálló késés az utazás során behozható, így az utas a személyszállítási szerződésben megállapított időpontban érkezhet meg a végső célállomásra. [33]

104. Ezzel együtt felvethetjük a kérdést, hogy amennyiben egy személyszállító járatot töröltek, fennáll-e továbbra is a késedelmes érkezés, és biztosítja-e az utas számára az 1177/2010 rendelet 19. cikke szerinti kártalanításhoz való jogot.

105. Az 1177/2010 rendelet (14) preambulumbekezdésének értelmezése arra utalhat, hogy igenlő választ kell adni erre a kérdésre. E preambulumbekezdés előírja, hogy „[a] szállítóknak gondoskodniuk kell a személyszállító járat *törlése* vagy késése *esetén* az utasoknak a menetjegy árának adott százalékában fizetendő kártérítésről […]" [34]. E gondolatmenetben a rendeletre irányuló eredeti javaslat egyik rendelkezésében előírta, hogy az utas, ha *járattörlés* vagy a járat késéssel történő indulása *miatt* késve érkezik meg, kártalanítást igényelhet e címen. Márpedig a

[32] Lásd a jelen indítvány 63–66. pontját.

[33] Lásd ebben az értelemben: Stec, M., i. m., 1409. o.

[34] Kiemelés tőlem.

Parlament első olvasati véleményét követően [35] e véleménynek megfelelően úgy határoztak, hogy nem pontosítják a késedelmes érkezés esetleges indokait, amelyek ugyanakkor az 1177/2010 rendelet (14) preambulumbekezdésében szerepelnek.

106. Egyébiránt az 1177/2010 rendelet 20. cikkének (2) és (4) bekezdése szerint a rendelet 19. cikke nem alkalmazandó, „ha az utas még a menetjegy megvásárlását megelőzően tájékoztatást kap a *járattörlésről* vagy a késésről, illetve ha a járattörlés vagy késés oka az utas szándékos magatartása miatt keletkezik”, és „ha a szállító bizonyítja, hogy a *járattörlés* vagy a késés […] időjárási viszonyok miatt következett be […]” [36]. Az 1177/2010 rendelet rendszerében ugyanis valamely személyszállító járat törlése önmagában nem az utas utazáshoz való jogának elvesztéséhez vezet, hanem ahhoz, hogy választhat a visszatérítés vagy az átfoglalás között, amellyel a végső célállomásra késedelem nélkül érkezhet meg. Törlés esetén, ha az utas megőrzi az utazáshoz való jogát, még mindig hivatkozhat e rendelet 19. cikkére.

107. Harmadszor felmerül a kérdés, hogy az 1177/2010 rendelet 18. cikkének igénybevétele (és a visszatérítés, átfoglalás vagy egy későbbi hajójárat választása) érinti-e ezen rendelet 19. cikkének alkalmazását.

108. Ebben az összefüggésben a 1177/2010 rendelet 19. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az utas késedelmes érkezés esetén *az utazáshoz való jogának elvesztése nélkül* kártalanítást követelhet. Az utasnak ugyanis joga van az általa kifizetett utazáshoz. Bár a személyszállító járat törlése nem vezet e jog elvesztéséhez, [37] más a helyzet, ha a törlést követően az utas e rendelet 18. cikke (1) bekezdésének b) pontja alapján teljes visszatérítést kért és kapott. Ilyen helyzetben az utas elveszíti az utazáshoz való jogát, ezért az említett rendelet 18. cikke (1) bekezdésének b) pontja előírja, hogy a menetjegy árának visszatérítése mellett sor kerül „adott esetben a személyszállítási szerződésben foglaltak szerint a kiindulási pontra történő lehető legkorábbi díjmentes visszaszállításra”.

109. Ellenben, ha az utas nem a visszatérítést választotta, hanem az átfoglalást vagy egy későbbi hajójáratot, továbbra is joga van az általa kifizetett utazáshoz, és ebből következően kártalanítást kérhet az 1177/2010 rendelet 19. cikke alapján.

110. Annak meghatározása van hátra, hogy ha az utast átfoglalták vagy egy későbbi hajójáratot választott, az 1177/2010 rendelet 19. cikkében előírt kártalanítást az eredeti hajójáratra megállapított érkezési időre tekintettel kell-e megállapítani.

3. A késés időtartamának számításáról

111. Az 1177/2010 rendelet 19. cikkének (1) bekezdése értelmében kártalanítás jár, ha a késés időtartama meghaladja az e rendelkezésben az utazás időtartamának függvényében meghatározott küszöböt. Az említett rendelkezés azoknak az utasoknak a kártalanításhoz való jogára vonatkozik, akik *a személyszállítási szerződésben foglalt célállomásra késve érkeznek meg*. Így azt a kérdést, hogy a késés időtartama meghaladja-e ezen küszöbértékeket, a végső célállomást megállapító, e szerződésben meghatározott érkezési idő és az utazási időtartam szempontjából kell értékelni.

112. Ugyanez vonatkozik az átfoglalt utasok vagy a későbbi hajójáratot választó utasok jogaira is.

[35] Lásd: a rendeletre irányuló javaslatról szóló jelentés 57. módosítása [COM(2008)0817, C6–0476/2008, 2008/0246(COD)].

[36] Kiemelés tőlem.

[37] Lásd a jelen indítvány 106. pontját.

113. Átfoglalás esetén ugyanis, ha törölt vagy késedelmes az indulás, az 1177/2010 rendelet 18. cikke (1) bekezdésének a) pontja is utal *a személyszállítási szerződésben foglaltak szerinti végső célállomásra*, pontosítva, hogy az átfoglalásnak *hasonló személyszállítási feltételek* mellett kell megvalósulnia. E tekintetben nyilvánvaló, hogy a „végső célállomás" az, amelyet a szállítási feltételeket megállapító szerződés megkötése során határoznak meg, és hogy az átfoglalást az eredetileg megállapított feltételekhez hasonló feltételekkel kell teljesíteni.

114. Figyelemmel azon tényre, hogy az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke együttesen alkalmazható, és e cikkek ugyanazt a „végső célállomás" megfogalmazást használják, úgy kell tekinteni, hogy e megfogalmazásnak e két rendelkezésben azonos az értelme. Az e rendelet 19. cikke szerinti kártalanításhoz való jog fennállását tehát a felek által az eredeti hajójáratra vonatkozó személyszállítási szerződésben megállapított módok szempontjából kell meghatározni.

115. Következésképpen a késés a szerződésben előírt érkezési idő és a végső célállomásra történő tényleges érkezési idő különbségének felel meg.

116. Amennyiben az alternatív személyszállító járatot követően az utast nem juttatták el az eredetileg megállapított végső célállomásra, akkor főszabály szerint – amint azt az NTA javasolja, és ha az utas kéri – a késést azon időhöz képest kell kiszámítani, amikor az utas a személyszállítási szerződés szerint megérkezett volna a végső célállomásra, feltételezve, hogy az átfoglalás az alternatív érkezési kikötőből e célállomás felé folytatódott.

117. Ellenben, amint az a jelen indítvány 108. pontjából kitűnik, ha az utas az 1177/2010 rendelet 18. cikke (1) bekezdése b) pontjának megfelelően teljes visszatérítést kapott, a rendelet 19. cikke szerinti kártalanítás kérdése nem merül fel.

118. Az Irish Ferries által hivatkozottal ellentétben az a tény, hogy az átfoglalás vagy egy későbbi hajójárat választása az utas döntéséből ered, nem kérdőjelezheti meg a fenti megfontolásokat. Az eredeti személyszállítási szerződés megkötése során ugyanis az utas már kiválasztotta a végső célállomást, az érkezési időt és az utazás időtartamát. Azon tény, hogy a személyszállító járatot nem e feltételeknek megfelelően teljesítették, a szállítónak felróható körülményekből ered. Ha úgy tekintjük, hogy az e körülmények miatt az utas számára előírt későbbi választási lehetőség megfosztja őt a kártalanításhoz való jogától, azzal járna, hogy a szállító mentesül az 1177/2010 rendelet 19. cikke alapján rá háruló kötelezettségek alól a végső célállomásra irányuló átfoglalásból eredően [38]. A teljes visszatérítéssel ellentétben átfoglalás esetén e rendelet szövegében semmi nem teszi lehetővé egy ilyen helyzet elfogadását. [39] Egyébiránt azokat a helyzeteket, amelyekben e rendelkezés nem alkalmazandó, az említett rendelet 20. cikke határozza meg, és ott nem említik azt a tényt, hogy az utasnak ilyen átfoglalást ajánlanak.

119. Következésképpen a második kérdésre, a negyedik kérdés a) pontjára és az ötödik kérdés a) pontjára azt a választ javasolom, hogy az 1177/2010 rendelet 19. cikkét úgy kell értelmezni, hogy ha a személyszállító járatot a várható indulás előtt előzetes értesítéssel törölték és az utas átfoglalást vagy egy későbbi hajójáratot választott, ezen utas kártalanítást igényelhet e rendelet

[38] A teljesség érdekében, az átfoglalást választó utasnak az alternatív járata is érkezhet késve. Ilyen esetben meg kellene határozni, hogy az 1177/2010 rendelet 19. cikke alkalmazható-e erre a késésre is. Lásd analógia útján: 2020. március 12-i Finnair ítélet (C-832/18, EU:C:2020:204), amelynek esetében a Bíróság megállapította, hogy az a légi utas, aki egy járat törlése miatt kártalanításban részesült, és elfogadta a számára felajánlott átfoglalást, kártalanítást igényelhet az átfoglalt járat késése esetén. Igaz, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikkének (2) bekezdése nem hagy kétséget afelől, hogy a kártalanítás akkor is jár, ha az utasnak felajánlják a végső célállomásra tartó másik járatra történő átfoglalást. Az elemzésemből következik, hogy szintén ez a helyzet az 1177/2010 rendelet esetén is. Noha az Irish Ferries utal ilyen helyzetre, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések ezt nem érintik.

[39] Lásd a jelen indítvány 108. pontját.

19. cikke alapján, tekintettel az eredeti hajójáratra vonatkozó személyszállítási szerződésben megállapított végső célállomásra történő késedelmes érkezésre. Ha az utas kártalanítást kér, a késés a szerződésben előírt érkezési idő, és azon idő különbsége, amikor az utas a személyszállítási szerződésben megállapított végső célállomásra megérkezett, feltételezve, hogy az átfoglalás az alternatív érkezési kikötőből e célállomás felé folytatódott. Ellenben az az utas, aki teljes visszatérítést választott és azt megkapta, nem igényelhet ilyen kártalanítást.

D. A „menetjegy árának” az 1177/2010 rendelet 19. cikke értelmében vett fogalmáról

120. Az ötödik kérdése b) pontjával a kérdést előterjesztő bíróság az 1177/2010 rendelet 19. cikke értelmében vett „menetjegy árának” összetevőit kívánja meghatározni. Ezzel kapcsolatban arra keres választ, hogy a menetjegy ára magában foglalja-e az utas által választott opcionális kiegészítő szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségeket, mint például a kabin vagy kennel foglalását vagy a VIP-váró igénybevételének költségeit.

121. Noha az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke használja a „menetjegy ára” fogalmat, e rendelet ugyanakkor nem tartalmazza e fogalom meghatározását.

122. Az 1177/2010 rendelet előkészítő munkálatai során a Parlament javasolta a „jegyár” fogalom-meghatározásának bevezetését, amely „valamennyi kártalanítás alapjául” szolgált volna. E javaslat szerint a jegyár „[a] fedélzeten történő szállításért és szállásért fizetett összeg. Nem tartozik bele az étkezések ára, valamint egyéb, a fedélzeten végzett tevékenységek, illetve vásárlás”[40]. Az említett javaslatot a Tanács nem vette át. A Tanács ellenben megállapította az e rendelet 18. és 19. cikkének megfelelően az utasnak fizetendő összegek részletes számítási módjait.

123. Az 1177/2010 rendelet 19. cikkéből kitűnik, hogy késedelmes érkezés esetén a kártalanítás kiszámításának alapja a menetjegy ára. E kártalanítás a menetjegy ára bizonyos százalékának felel meg (legalább 25% vagy 50%), és e rendelet 19. cikkének (3) bekezdése szerint azt *az utas által a* késedelmes *személyszállításért ténylegesen fizetett* árhoz viszonyítva kell kiszámítani.

124. Ebből arra következtetek, hogy az 1177/2010 rendelet 19. cikkének (3) bekezdése értelmében vett menetjegy ára az utas által a személyszállítási szolgáltatás ellentételezéseként fizetett teljes összegnek felel meg. Az e rendelkezésben említett kártalanítást ezen árhoz viszonyítva kell kiszámítani, és annak célja, hogy kompenzáljon egy olyan személyszállítási szolgáltatás ellentételezéseként kifizetett összeget, amelyet nem a szállítási szerződésnek megfelelően teljesítettek[41]. Márpedig tekintettel a szerződésre, a szállító szolgáltatásának hiányossága nemcsak a végső célállomás, hanem azon szállítási feltételek be nem tartását is érinti, amelyekért a fogyasztó fizetett. E feltételek különösen egy kabin, egy kennel vagy egy jegy osztályának kiválasztására vonatkoznak. Ellenben nem tartoznak a menetjegy árába a személyszállító járaton kívüli szolgáltatásokért fizetett összegek, mint például egy utazási iroda jutaléka.

125. Amint ugyanis a Bizottság megjegyzi, a 261/2004 rendelettől eltérően az 1177/2010 rendelet nem ír elő az utasok számára szabványosított, átalányjellegű kártalanítást, mivel a kártalanítás összege az utas által vásárolt menetjegy árától függ. E körülmények között a menetjegy típusának

[40] Lásd: a rendeletre irányuló javaslatról szóló jelentés 22. módosítása [COM(2008) 817, C6–0476/2008, 2008/0246(COD)].

[41] Lásd analógia útján az 1371/2007 rendelet 17. cikkében előírt – az 1177/2010 rendelet 19. cikkével azonosan megfogalmazott – kártalanítást illetően: 2013. szeptember 26-i ÖBB-Personenverkehr ítélet (C-509/11, EU:C:2013:613, 38. pont), amelyben a Bíróság utalt arra, hogy a kártalanításnak, „amelyet a menetjegy árának alapján számítanak ki, az a célja, hogy kompenzálja az utas által egy olyan szolgáltatás ellentételezéseként kifizetett árat, amelyet végül nem a szállítási szerződésnek megfelelően teljesítettek”.

és elemeinek – mint például az utasosztály (első vagy másodosztály) vagy a fedélzeti szállás – figyelmen kívül hagyása nem tartaná tiszteletben az uniós jogalkotó azon döntését, hogy nem vezet be ilyen átalány-kártalanítást.

126. Egyébiránt az 1177/2010 rendelet 19. cikkének általam javasolt értelmezése lehetővé teszi az utas számára, hogy járattörlés esetén az őt illető kártalanítás összegét könnyen beazonosítsa. E logikát követve a „menetjegy árának" az e rendelkezés értelmében vett fogalmából ki lehet zárni a menetjegy árának azt a részét, amely a személyszállító járathoz képest önálló szolgáltatásokért fizetett összegeknek felel meg, feltéve hogy a menetjegy árának ez a része egyértelműen azonosítható és „elkülöníthető" a személyszállító járatért fizetett összegtől.

127. Figyelemmel a fenti megfontolásokra, véleményem szerint az ötödik kérdés b) pontjára azt a választ kell adni, hogy az 1177/2010 rendelet 19. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a menetjegy ára magában foglalja az utas által választott opcionális kiegészítő szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségeket, mint például egy kabin vagy kennel foglalása vagy a VIP-váró igénybevétele.

E. Az 1177/2010 rendelet 20. cikke (4) bekezdésének értelmezéséről

1. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett hatodik kérdésre vonatkozó előzetes észrevételek

128. A hatodik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra kér választ a Bíróságtól, hogy egy utasszállító hajó rendelkezésre bocsátásának 200 napos késedelme, amely egy új tengeri összeköttetésre tervezett valamennyi hajójárat törlését vonja maga után, az 1177/2010 rendelet 20. cikkének (4) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek tekinthető-e, és hogy egy ilyen késedelem mentesíti-e a szállítót az utasok kártalanításának kötelezettsége alól.

129. Az 1177/2010 rendelet 20. cikkének (4) bekezdéséből következik, hogy a szállító nem köteles e rendelet 19. cikke szerint az utasok kártalanítására, ha bizonyítja, hogy a járattörlés vagy a késés a személyszállítási szolgáltatás teljesítését megakadályozó olyan rendkívüli körülmények miatt következett be, amelyeket minden észszerű intézkedés megtétele esetén sem lehetett volna elkerülni.

130. A kérdést előterjesztő bíróság e kérdésében – az 1177/2010 rendelet 20. cikke (4) bekezdésének fényében vizsgálni kívánt körülmények leírása érdekében – „az első kérdésben felvázolt körülmények és szempontok" említésére szorítkozik. Az első és hatodik kérdés együttes értelmezéséből kitűnik, hogy e bíróság véleménye szerint lényegében a rendelkezésre bocsátás késedelme az, ami a szóban forgó személyszállítási szolgáltatás teljesítését akadályozza.

131. Egyébiránt, bár az első kérdés más körülményekre utal, különösen arra, hogy nem volt lehetőség megfelelő alternatív hajó beszerzésére, az útvonalon nem volt hasonló alternatív járat, és több mint 20 000 utast érintett a rendelkezésre bocsátás késedelme, ezeket nem „rendkívüli körülménynek" kell tekinteni, hanem véleményem szerint inkább az 1177/2010 rendelet 20. cikke (4) bekezdésének értelmében vett „észszerű intézkedéseknek".

2. A „rendkívüli körülmények” meghatározásának feltételeiről

132. A 261/2004 rendelet hasonló rendelkezéseinek mintájára az 1177/2010 rendelet 19. cikke kimondja az utasok kártalanításhoz való jogának elvét, míg e rendelet 20. cikkének (4) bekezdése meghatározza azokat a helyzeteket, amelyekben a tengeri szállító nem köteles e kártalanítás megfizetésére. Ez utóbbi rendelkezést tehát az említett rendelet 19. cikkében megállapított elvtől való eltérésnek kell tekinteni, és nem lehet kiterjesztően értelmezni. [42]

133. Egyébiránt az 1177/2010 rendelet (17) preambulumbekezdése utal azon események jegyzékére, amelyek a „rendkívüli körülmények” fogalmába tartozhatnak [43]. E jegyzék („többek között”) nem kimerítő jellegű. Mindenesetre ezek az események természetesen nem illeszkednek a tengeri szállítás zavartalan folytatásába és nem tartoznak a szállító ellenőrzése alá.

134. E gondolatmenetben az 1177/2010 rendelet (19) preambulumbekezdése hivatkozik az ítélkezési gyakorlatra, amely szerint csak azok az események tartozhatnak a „rendkívüli körülmények” fogalma alá, amelyek egyrészről nem tartoznak az érintett szállító rendes tevékenységi körébe, és másrészről annak tényleges befolyásán kívül esnek. E két feltételt a Bíróság a 261/2004 rendeletre vonatkozó ítélkezési gyakorlatában dolgozta ki. Az 1177/2010 rendelet (19) preambulumbekezdése tehát az uniós jogalkotó azon szándékáról tanúskodik, hogy a „rendkívüli körülményeknek” az 1177/2010 rendelet értelmében vett fogalmának értelmezését azonosan kezelje a Bíróságnak a 261/2004 rendeletre vonatkozó ítélkezési gyakorlatában megállapított értelmezéssel. [44]

135. Ezen ítélkezési gyakorlatból végül az következik, hogy e két feltétel konjunktív [45], és azokat a személyszállítási szolgáltatás teljesítését akadályozó esemény jellege vagy eredete szempontjából kell meghatározni. [46] Azt is levonhatjuk az említett ítélkezési gyakorlatból, hogy kizárólag e két feltétel fogadható el a rendkívüli körülmények fennállásának megállapításához. Ugyanis egy eseménynek sem a gyakorisága, [47] sem a váratlan jellege [48] nem jelenti, hogy az rendkívüli körülménynek minősül.

136. Figyelemmel az előbbi magyarázatokra, meg kell jegyezni, hogy ellentétben az Irish Ferries és Írország által hivatkozottakkal, a rendelkezésre bocsátás késedelmének kivételes és szokatlan vagy előre nem látható jellege nem teszi lehetővé, hogy e késedelem „rendkívüli körülménynek” minősüljön. [49]

[42] Lásd ebben az értelemben: 2008 december 22-i Wallentin-Hermann ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771, 20. pont).

[43] E preambulumbekezdés szerint „[r]endkívüli körülménynek minősülhetnek többek között az alábbiak: természeti katasztrófák, például tűzvész és földrengés, terrortámadások, háborúk és katonák vagy civilek közti fegyveres konfliktusok, felkelések, katonai vagy jogellenes elkobzások, munkaügyi viták, beteg, sérült vagy elhunyt személy partra szállítása, tengeri vagy belvízi keresési és mentési műveletek, környezetvédelmi intézkedések, a forgalomirányító szervek vagy a kikötői hatóságok által hozott határozatok vagy az illetékes hatóságok által a közrendre és a közbiztonságra tekintettel, valamint a sürgős szállítási igényeknek való megfelelés céljából hozott határozatok”.

[44] A „rendkívüli körülmények” fogalmát használják azon körülmények minősítésére, amelyek között a szállító mentesül a kártalanítási kötelezettsége alól, amely a 261/2004 rendelet alapján *törölt vagy késedelmes indulás* esetén, az 1177/2010 rendelet szerint *késedelmes érkezés* esetén jár. Úgy vélem, hogy ezen eltéréssel nem ellentétes, hogy a „rendkívüli körülmények” meghatározásának a Bíróság által a 261/2004 rendelettel összefüggésben kidolgozott szempontjait átültessük az 1177/2010 rendeletre.

[45] Lásd a közelmúltból: 2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítélet (C-74/19, EU:C:2020:460, 37. pont).

[46] Lásd a közelmúltból: 2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítélet (C-74/19, EU:C:2020:460, 37. pont).

[47] Lásd ebben az értelemben: 2008 december 22-i Wallentin-Hermann ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771, 36. pont).

[48] Lásd ebben az értelemben: 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet (C-257/14, EU:C:2015:618, 41. pont).

[49] A késés jellemzőire vonatkozó körülményeket ellenben figyelembe lehet venni annak meghatározásához, hogy a személyszállítási szolgáltatás teljesítésének akadályozását nem lehetett volna-e elkerülni minden észszerű intézkedés ellenére sem.

137. Ezenkívül a külső és belső körülmények közötti egyszerűsített különbségtétel alapján nem lehet különbséget tenni a rendkívüli körülmények és az e jellemzővel nem rendelkező körülmények között. A Bíróság az ítélkezési gyakorlatában már megállapította, hogy bizonyos esetekben harmadik felek cselekményei mint rendkívüli körülmények nem mentesítik a szállítót a kártalanítási kötelezettsége alól[50].

3. A tengeri szállító rendes tevékenységi körébe tartozó jelleg feltételéről

138. Ami az érintett szállító rendes tevékenységi körébe tartozó jelleg feltételét illeti, meg kell jegyeznem, hogy ahhoz, hogy valamely tengeri szállító személyszállítási szolgáltatást tudjon biztosítani, e célra használt hajóval kell rendelkeznie. *A fortiori* elengedhetetlen, sőt a tengeri szállító rendes tevékenységi körébe tartozik az a tény, hogy rendelkezésére álljon egy flotta. Párhuzamot vonva a Bíróság Krüsemann és társai ítéletben kifejtett érvelésével[51], megállapítható, hogy a flotta megszervezése és fenntartása a tengeri szállító szokásos üzletviteli intézkedései közé tartozik és az ezen intézkedéseket kísérő bizonyos kockázatok szintén e szállító rendes tevékenységi körébe tartoznak.

139. A szállító kétségtelenül dönthet úgy, hogy a hajó szállítását megelőzően foglalásokat kínál az utasoknak, azelőtt, hogy e hajó a rendelkezésére állna. E tekintetben az Irish Ferries arra hivatkozik, hogy az ilyen magatartás megszokott a tengeri személyszállításban. Amikor a szállító ilyen döntést hoz, holott az érintett hajó az egyetlen, amit az adott útvonalon a személyszállítási szolgáltatás nyújtására lehetne használni, gazdasági kockázatnak teszi ki magát, amit kezelnie is kell. Az 1177/2010 rendelet rendszerének szempontjából az érintett szállító internalizálja e kockázatot oly módon, hogy azt beépíti a szokásos tevékenységébe.

140. Egyébiránt a hajó megrendelésének és rendelkezésre bocsátásának módjait a szállító által kötött szerződésben határozzák meg. Márpedig egyrészről minden szerződés rejt magában kockázatot.[52] A jelen ügyben a rendelkezésre bocsátás késedelme a szerződéses felek egyikének magatartásából vagy e fél alvállalkozóinak magatartásából ered.[53] A szokásos szerződéses kockázatba illeszkedő zavarról van tehát szó. Semmi nem utal ugyanis arra, hogy a késedelmet a szerződéses fél vagy annak alvállalkozói szerződéses kötelezettségeinek végrehajtásán kívüli, sőt a

[50] A 2018. április 17-i Krüsemann és társai ítéletben (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 és C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, 40–44. pont) a Bíróság megállapította, hogy a „vad sztrájk” nem minősíthető „rendkívüli körülménynek”, amennyiben a szerkezetátalakítási és átszervezési intézkedéseket kísérő szociális következményekből eredő kockázatokat úgy kell tekinteni, hogy azok a rendes tevékenység körébe tartoznak. Egyébiránt a 2019. április 4-i Germanwings ítéletben (C-501/17, EU:C:2019:288, 29. pont) a Bíróság a 2014. november 14-i Siewert végzésre (C-394/14, EU:C:2014:2377) utalva emlékeztetett, hogy valamely repülőtér mobil utaslépcsőjének valamely légi járművel való összeütközése nem minősíthető „rendkívüli körülménynek”. A Bíróság úgy ítélte meg, hogy az a körülmény, hogy *az ilyen berendezés elhelyezése az érintett légi járművek legénységével történő együttműködésben zajlik*, szemléltetheti a tényt, hogy a szállító hibájának eredetéül szolgáló esemény e szállító befolyása alá tartozott. Mindenesetre e megfontolás nem változtat a tényen, hogy a szóban forgó akadályoztatást harmadik felek cselekménye okozta.

[51] 2018. április 17-i ítélet (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 és C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, 40–42. pont).

[52] Lásd különösen: 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, 35(2) kötet, 286. o.

[53] Amint arra a tényállás bemutatásában utaltam, a kérdést előterjesztő bíróság szerint a késedelmes rendelkezésre bocsátás a hajógyár által alvállalkozóként alkalmazott harmadik személy lakberendező késedelméből, és/vagy a kültéri területek berendezésében és a nyilvános területek belső elemeinek rendelkezésre bocsátásában bekövetkező zavarból ered.

hajógyár szokásos működési körén kívüli cselekmény okozta[54]. Ebben az összefüggésben a szokásos szerződéses kockázat magában foglalja a szerződésszegés esetét is. Következésképpen a tény, hogy a késedelem 200 nap volt, nem kérdőjelezheti meg e megfontolást.

141. Másrészről minden szerződés létesíthet kockázatkezelési mechanizmust. A Bizottság ugyanis jelzi, hogy egy új hajó megrendelését előre megtervezik, és általában részletes szerződés tárgyát képezi, ami tartalmazza a késedelmes rendelkezésre bocsátásra vonatkozó feltételeket. E gondolatmenetben a tárgyalás során az NTA megállapította, hogy a 2016-ban kötött szerződés a nemzetközi gyakorlatban alkalmazott szabványszerződésen alapult, és a nem engedélyezett késedelmekre vonatkozóan kártérítési mechanizmust tartalmazott. A hajók rendelkezésre bocsátására vonatkozó szerződésekben a kockázatkezelési mechanizmus léte véleményem szerint megerősíti az ilyen rendelkezésre bocsátáshoz kapcsolódó szokásos szerződéses kockázat fennállásának elismerését.

142. E megállapítást nem kérdőjelezte meg az Irish Ferries, amely e tekintetben jelezte, hogy e mechanizmus nem volt elegendő az általa elszenvedett veszteségek és károk fedezéséhez. Figyelemmel ugyanis az utasok védelmének az 1177/2010 rendelet által létrehozni kívánt szintjére, az a tény, hogy a szokásos szerződéses kockázatkezelési mechanizmus az egyik szerződéses fél szerint nem elegendő, nem vezethet olyan helyzethez, amelyben e kockázatot az utasok viselik. A szállító nem szervezheti ki az utasok hátrányára a szokásos tevékenységébe beépített gazdasági kockázatot[55].

143. Ezért azt javasolom, hogy az 1177/2010 rendelet 20. cikkének (4) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy egy hajó rendelkezésre bocsátásának az egyik szerződéses fél vagy e fél alvállalkozóinak magatartásából eredő késedelme az érintett szállító rendes tevékenységi körébe tartozik, amennyiben e szállító a hajó rendelkezésre bocsátását megelőzően elindította a jegyfoglalásokat, és az utasokkal személyszállítási szerződéseket kötött, és ennélfogva nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma alá.

144. Figyelemmel arra a tényre, hogy a „rendkívüli körülmények” meghatározásának két feltétele konjunktív jellegű, e megfontolás elegendő annak megállapításához, hogy egy hajó késedelmes rendelkezésre bocsátása nem minősül ilyen körülménynek. Mindazonáltal arra az esetre, ha a Bíróság nem fogadná el az említett megfontolást, áttérek a második feltétel elemzésére.

[54] Elképzelhetjük például egy építés alatt álló olyan hajó esetét, amelyet katonai célból elkoboztak. Lásd analógia útján: 2014. november 14-i Siewert végzés (C-394/14, EU:C:2014:2377, 19. pont), amelyben a Bíróság megállapította, hogy a „rendkívüli körülmények” fogalmába tartozó *repülőtér rendes működési körén kívül eső* szabotázs- vagy terrorcselekményekhez hasonló *cselekmény* okozta az abban a légi járműben bekövetkező kárt, amelynek a vitatott járatot le kellett volna bonyolítania.

[55] Lásd analógia útján: Malenovský, J., „Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU”, in Bobek, M., és Prassl, J. (szerk.), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart Publishing, Oxford, 2016, 32. o., amely utal arra, hogy a szállító által szabadon vállalt tevékenység gazdasági kockázatának az utasokra telepítése ellentétes az utasok magas szintű védelme biztosításának céljával. Egyébiránt a 2018. július 4-i Wirth és társai ítéletében (C-532/17, EU:C:2018:527, C-532/17, 23. o.) a Bíróság úgy ítélte meg, hogy figyelemmel az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányuló célra, az „üzemeltető légi fuvarozó” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az *megengedi, hogy azon megállapodások figyelembevétele nélkül garantálják a szállított utasok kártalanítását*, amelyeket a szóban forgó repülést végrehajtó *légi fuvarozó kötött* más légi fuvarozóval konkrétan e légi járat biztosítása érdekében.

4. A tényleges befolyás feltételéről

145. A Bíróság az utasok légi közlekedésére vonatkozó ítélkezési gyakorlatában a fuvarozó hatáskörének feltételére utal annak megítélése érdekében, hogy az esemény annak tényleges befolyásán kívül eshetett-e.[56]

146. Ebben az összefüggésben a van der Lans ítéletben[57] a Bíróság megállapította, hogy valamely meghibásodás megakadályozása vagy az emiatt elvégzendő javítás nem áll az érintett légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül, mivel ez utóbbinak kell biztosítania az általa a gazdasági tevékenységének céljaira üzemeltett légi jármű karbantartását és megfelelő működését.

147. Amint azt a jelen indítvány 138. pontjában megjegyeztem, a tengeri szállító hatáskörébe tartozik az általa a gazdasági tevékenységének céljaira üzemeltetett flotta megszervezésének és fenntartásának biztosítása. E célból többek között – amint azt a jelen ügy is szemlélteti – hajóépítés céljából szerződéseket köt. A van der Lans ítéletben[58] szereplő helyzettől eltérően tehát ilyen esetben a szállító még nem üzemelteti a megrendelt hajót.

148. Ebben az összefüggésben a szerződések megkötése és azok tartalma nem esik az érintett szállító tényleges befolyásán kívül, ami lehetővé teszi számára bizonyos kockázatok kezelését, beleértve a gazdasági kockázatot is, amelynek ki van téve. Felmerül tehát a következő kérdés: a szerződéses kötelezettségeknek valamelyik fél vagy annak alvállalkozói általi, előírt határidőben történő végrehajtása a szállító *tényleges befolyása alá* tartozik-e?[59]

149. A Bíróság az ítélkezési gyakorlatában már határozott a tényleges befolyás feltételéről a harmadik felek azon cselekményei szempontjából, amelyek olyan eseményeknek minősülnek – vagy olyan eseményeket váltottak ki –, amelyek a „rendkívüli körülmények” fogalmába tartozhatnak. Az ítélkezési gyakorlatból következik, hogy nem esnek a fuvarozó tényleges befolyásán kívül a harmadik személyeknek e fuvarozóval együttműködésben megvalósult, vagy annak döntéséből eredő cselekményei.[60]

150. A Transportes Aéreos Portugueses ítéletében[61] a Bíróság a közelmúltban új megvilágítást hozott ezen ítélkezési gyakorlat tekintetében. Mindenekelőtt ezen ítélet 42. pontjában a Bíróság kifejtette, hogy az utas és az üzemeltető légi fuvarozó között szállítási szerződés áll fenn, és az utas köteles gondoskodni arról, hogy ne veszélyeztesse e szerződés megfelelő teljesítését. Ezt követően a 43. pontban a Bíróság először is úgy ítélte meg, hogy az utasnak az érintett járat kényszerleszállását igazoló erőszakos magatartását az érintett üzemeltető légi fuvarozó főszabály szerint nem képes uralni, mivel egy utas magatartása és a személyzet kéréseire adott reakciói főszabály szerint nem kiszámíthatóak, és másodszor egy repülőgép fedélzetén a parancsnok, a személyzethez hasonlóan, korlátozott eszközökkel rendelkezik egy ilyen utas megfékezésére. Ebből azt a következtetést vonom le, hogy az utassal kötött szerződés feltételeinek fuvarozó általi megállapítása nem jelenti automatikusan azt, hogy annak magatartását a fuvarozó uralni is tudja. A Bíróság mindazonáltal, szintén a tényleges befolyás feltételének szempontjából pontosította,

[56] Lásd a közelmúltból: 2019. június 26-i Moens ítélet (C-159/18, EU:C:2019:535, 20. pont); 2019. április 4-i Germanwings ítélet (C-501/17, EU:C:2019:288, 26. pont).

[57] 2015. szeptember 17-i ítélet (C-257/14, EU:C:2015:618, 43. pont).

[58] 2015. szeptember 17-i ítélet (C-257/14, EU:C:2015:618).

[59] Megjegyzendő, hogy a 2016-os szerződést nem az Irish Ferries kötötte, hanem az ICG. Márpedig a jelen előzetes döntéshozatali eljárásban semmi nem utal arra – figyelemmel az e jogalanyok közötti viszonyra –, hogy ami az ICG számára uralható volt, nem volt uralható az Irish Ferries számára.

[60] Lásd: 50. lábjegyzet.

[61] 2020. június 11-i ítélet (C-74/19, EU:C:2020:460).

hogy vizsgálni kell, hogy a légi fuvarozó nem járult-e hozzá az érintett utas erőszakos magatartásának kialakulásához, vagy hogy e fuvarozónak módjában állt-e e magatartást megelőzni és megtenni a megfelelő intézkedéseket az ilyen magatartás előjelei alapján.[62] A Bíróság szerint e körülmények között az utas erőszakos magatartását az említett fuvarozó megfékezhetné[63].

151. E tekintetben meg kell jegyeznem, hogy az Irish Ferries állítása szerint a 2016-os szerződés megkötését a hajógyárak értékelése és egy körültekintő válogatás előzte meg. Az NTA nem vitatja ezt az állítást. Nem lehet tehát úgy gondolni, hogy az Irish Ferries vagy az ICG a Transportes Aéreos Portugueses ítéletből[64] eredő ítélkezési gyakorlat értelmében aktívan vagy hanyagságból hozzájárult a hajó késedelmes rendelkezésre bocsátásához. Ezen okokra tekintettel, amennyiben a Bíróság nem ért egyet a „rendkívüli körülmények" meghatározásának első feltételére vonatkozó elemzésemmel, és a második feltételt is megvizsgálja, annak megfontolását javasolom, hogy a hajó késedelmes rendelkezésre bocsátása a szállító befolyásán kívül esett. Következésképpen e késedelmes rendelkezésre bocsátás mint rendkívüli körülmény mentesíthetné a szállítót a felelőssége alól.

5. Az észszerű intézkedésekről

152. Még ha feltételezzük is, hogy egy hajó késedelmes rendelkezésre bocsátása „rendkívüli körülménynek" minősülhet, továbbra is a szállítónak kell bizonyítania, hogy – még ha igénybe is vette volna valamennyi észszerű intézkedést, vagyis valamennyi személyi vagy tárgyi erőforrást és a rendelkezésére álló pénzügyi eszközöket – nyilvánvalóan nem tudta volna elkerülni – kivéve az adott időpontban a vállalkozásának kapacitásait tekintve elviselhetetlen áldozatok árán –, hogy a bekövetkezett rendkívüli körülmények a szállítási szolgáltatás törléséhez vagy késedelméhez vezessenek[65]. Ezzel kapcsolatban kizárólag azok az intézkedések vehetők figyelembe, amelyek ténylegesen az érintett fuvarozóra hárulhatnak a harmadik személyek hatáskörébe tartozó intézkedések kizárásával.[66]

153. Kétségtelenül igaz, hogy a kérdést előterjesztő bíróságra kell hagyni annak értékelését, hogy a jelen ügy körülményei között a szállító rendelkezett-e észszerű eszközökkel a szóban forgó rendkívüli körülmény elkerüléséhez. Mindazonáltal a kérdést előterjesztő bíróság számára történő iránymutatás és a kérdésére való hasznos válasz adása érdekében célszerű lenne, hogy a Bíróság tisztázza az alapeljárás felei által legvitatottabb kérdést.[67]

154. Az NTA ugyanis azt állítja, hogy az Irish Ferries nem tette meg a rendelkezésére álló észszerű intézkedéseket a személyszállító járat törlésének elkerülése érdekében. Az Irish Ferries többek között olyan időszakban indította el a hajó személyszállító járataira a jegyfoglalást, amikor a hajónak még sem a tulajdonjogával, sem a birtokával nem rendelkezett, és nem lehetett biztos

[62] Lásd a közelmúltból: 2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítélet (C-74/19, EU:C:2020:460, 45. pont).

[63] Lásd a közelmúltból: 2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítélet (C-74/19, EU:C:2020:460, 47. pont).

[64] 2020. június 11-i ítélet (C-74/19, EU:C:2020:460).

[65] Lásd analógia útján: 2011. május 12-i Eglītis és Ratnieks ítélet (C-294/10, EU:C:2011:303, 25. pont).

[66] Lásd analógia útján: 2017. május 4-i Pešková és Peška ítélet (C-315/15, EU:C:2017:342, 44. pont); 2019. június 26-i Moens ítélet (C-159/18, EU:C:2019:535, 27. pont).

[67] Ezáltal a Bíróság válaszának hatálya elvontabb lenne, tekintettel az „észszerű intézkedésekre" vonatkozó kérdésre, és az Unió valamennyi nemzeti bírósága számára hasznos lenne, mindazonáltal a jelen ügyben kérdést előterjesztő bíróságra hagyva annak értékelését, hogy a jelen ügy körülményei között az 1177/2010 rendelet 20. cikkének (4) bekezdése értelmében vett észszerű intézkedések a szállító rendelkezésére álltak-e. Lásd ebben az értelemben: Šváby, D., „La responsabilité en matière de transport aérien de passagers à l'intersection de trois systèmes juridiques", in: Petrlík, D., Bobek, M. és Passer, J. M. (ig.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, Bruylant, Brüsszel, 2020, 491. o.

abban, hogy a személyszállítási szolgáltatások nyújtásának időpontjában rendelkezni fog-e a hajó tulajdonjogával vagy birtokával. Az Irish Ferries ellenben arra hivatkozik, hogy ha nem indítja el az új útvonal személyszállító járataira a jegyfoglalást, az az ítélkezési gyakorlat értelmében vett elviselhetetlen áldozat lenne.

155. Kétségtelenül lehetne azzal érvelni, hogy az Irish Ferries által előirányzott, a hajó rendelkezésre bocsátása és üzembe helyezése közötti határidő nem volt elegendő, hogy arra a megfontolásra jussunk, hogy e szállító nem rendelkezett alkalmasabb eszközökkel a személyszállító járat teljesítése zavarának elkerüléséhez.

156. Ezzel együtt, ha – a jelen indítványban általam javasoltakkal ellentétben – a Bíróság úgy véli, hogy egy új útvonalra szolgáló hajó rendelkezésre bocsátásának késedelme nem minősül az érintett szállító rendes tevékenységi körébe tartozó eseménynek (a „rendkívüli körülmények” meghatározásának első feltétele), akkor véleményem szerint nem lehet e szállítótól megkövetelni, hogy várjon a jegyfoglalások elindításával addig, amíg a hajógyár e hajót valamennyi szükséges igazolással a rendelkezésére nem bocsátja. Ha ugyanis „észszerű intézkedésnek” tekintjük azt a tényt, hogy a szállító nem indítja el a jegyfoglalást egészen addig az előre nem látható időpontig, amikor e késedelemnek gátat szab, sőt időbeli korlát nélkül, ez ellentétes lenne azzal a megfontolással, amely szerint e késedelem nem tartozik a rendes tevékenységi körébe, és ebből következően a „rendkívüli körülmények” fogalmába tartozhat.

157. A „rendkívüli körülmények” meghatározásának második feltételére vonatkozó fenti megjegyzések sérelme nélkül fenntartom a jelen indítvány 143. pontjában kifejtett álláspontomat. Figyelemmel arra, hogy ezen álláspont szerint a „rendkívüli körülmények” meghatározásának első feltétele a jelen esetben nem teljesül, nem szükséges a második feltételt vizsgálni, sem azt a kérdést, hogy a szállítónak rendelkezésére álltak-e „észszerű intézkedések”.

F. A 1177/2010 rendelet 24. cikkének értelmezéséről

158. Hetedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy az 1177/2010 rendelet 19. cikke szerinti kártalanítási igény az e rendelet 24. cikke értelmében vett panaszhoz hasonlítható-e, oly módon, hogy az utasnak a kártalanítási igényét azon időponttól számított két hónapon belül kell benyújtania a szállítóhoz, amikor a szállítási szolgáltatást teljesítették vagy teljesíteni kellett volna, ahhoz, hogy az e rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv szankcionálhassa e kártalanítás kifizetésének elmaradását.

159. Noha a kérdést előterjesztő bíróság nem pontosítja az utasok számát, sem azon időpontot, amikor e személyek az 1177/2010 rendelet 19. cikke alapján benyújtották a kártalanítási igényüket, a hetedik kérdés vélhetően az Irish Ferries azon érveléséből ered, amely szerint az NTA elmulasztotta a határozata és a felszólítások hatályának az e rendelet 24. cikke szerint panaszt benyújtó utasokra történő korlátozását. Nem lehet tehát úgy tekinteni, hogy e kérdés nyilvánvalóan nincs kapcsolatban az alapeljárás tényállásával vagy tárgyával.

160. Máris meg kell jegyezni, hogy az 1177/2010 rendelet 24. cikkének (2) bekezdése nem csupán a panasz benyújtására nyitva álló határidőt állapítja meg, hanem azokat a határidőket is, amelyeken belül a szállítónak meg kell vizsgálnia a panaszt, és annak helyt kell adnia vagy el kell utasítania. Ugyanígy e rendelet 19. cikke külön határidőt állapít meg az e rendelkezés alapján benyújtott kártalanítási igények elintézésére vonatkozóan. Az említett rendelet 19. cikkének (5) bekezdése ugyanis kötelezi a szállítót, hogy a kártalanítási igény benyújtásától számított egy hónapon belül fizesse ki az utasnak járó kártalanítást. E körülmények között *a priori* bizonyára

érvelhetünk azzal, hogy e rendelkezés *lex specialisnak* minősül az 1177/2010 rendelet 24. cikkének (2) bekezdése szempontjából, amennyiben e két rendelkezés a kártalanítási igények elintézésére vonatkozó határidőket érinti, anélkül hogy a panasz benyújtására az e rendelet 24. cikkének (2) bekezdésében előírt határidőt érintené.

161. Egyébiránt az 1177/2010 rendelet 24. cikkének (1) bekezdése előírja a szállítók számára az e rendelettel érintett jogokra és kötelezettségekre vonatkozó panaszkezelési mechanizmus bevezetését. E rendelkezés alapján azt gondolhatnánk, hogy a „panasz” fogalma az 1177/2010 rendelet által érintett valamennyi jogra és kötelezettségre vonatkozik, beleértve az e rendelet 19. cikkében előírt kártalanításhoz való jogot.

162. Mindazonáltal véleményem szerint az 1177/2010 rendelet rendszerében a kártalanítási igényt nem lehet a panaszhoz hasonlítani.

163. Először is a szállító késedelmét kiváltó esemény leírásához az 1177/2010 rendelet 19. cikkének (5) bekezdése ugyanis nem a panasz átvételének időpontjára utal, hanem a kártalanítási igény benyújtásának időpontjára.

164. Másodszor, az 1177/2010 rendelet 24. cikkének (2) bekezdésétől eltérve, e rendelet 19. cikkének (5) bekezdése nem írja elő, hogy a szállítónak vizsgálnia kell a kártalanítási igényt, és annak helyt adhat vagy elutasíthatja. Ez utóbbi rendelkezés szerint „[a] kártérítést a kártérítési igény benyújtásától számított egy hónapon belül ki kell fizetni”. A panaszok és a kártalanítási igények kezelési módja közötti e különbség tökéletesen megfelel ez utóbbiak jellegének. Az 1177/2010 rendelet 19. cikke (1) bekezdésének megfelelően ugyanis a késedelmes érkezés az utas javára pénzügyi követelést keletkeztet, amelynek kifizetését a szállítótól kérheti, aki mint adós, köteles ennek eleget tenni.

165. Harmadszor, az 1177/2010 rendelet 25. cikkének (3) bekezdése szerint az utasok panaszt nyújthatnak be e rendelet feltételezett megsértése tekintetében az említett rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szervhez [68]. E rendelkezés azt is előírja, hogy a tagállamok úgy is dönthetnek, hogy az utasnak első lépésként a szállító részére kell benyújtania a panaszát, vagy hogy a nemzeti szerv fellebbviteli szervként bírálja el e panaszt. Ebből arra következtetek, hogy a szállítók és a nemzeti szervek feladata az azonos tárgyú panaszok kezelése vagy ugyanazon panaszok kezelése.

166. Ebben az összefüggésben az 1177/2010 rendelet (24) preambulumbekezdése kifejti, hogy az e rendelet betartásának biztosításáért felelős nemzeti szervek kijelölése nem érinti az utasok azon jogát, hogy a nemzeti jog szerint bírósághoz forduljanak jogorvoslatért. A nemzeti bíróságok előtt tehát az utas hivatkozhat az 1177/2010 rendelet 19. cikke szerinti követelésére. Ilyen bírósági eljárás keretében a két hónapos határidő nem alkalmazandó. Az e rendelet (24) preambulumbekezdésében szereplő, nemzeti jogra történő hivatkozás megerősíti ezen értelmezést. Ha úgy tekintjük ugyanis, hogy a két hónapos határidő a peren kívüli vitarendezésben alkalmazandó, az az utast arra kötelezné, hogy bírósági eljárást indítson, anélkül hogy lehetővé tenné az 1177/2010 rendelet betartásáért felelős nemzeti szervek számára, hogy szankcionálják ezen utas kártalanításának e határidő letelte miatti megtagadását.

[68] Megjegyzendő, hogy az 1177/2010 rendelet (23) preambulumbekezdése egy panaszt szemléltetve a kikötőben vagy hajó fedélzetén biztosított segítségnyújtásra utal.

167. Az 1177/2010 rendelet 24. cikkének (2) bekezdését ezért úgy kell értelmezni, hogy az utasnak az e rendelet 19. cikke szerint járó kártalanítás kifizetésének elmulasztása miatti szankció szállítóval szemben történő kiszabásának nem feltétele, hogy az utas a kártalanítási igényt a szállítóhoz a járat igénybevételét vagy annak meghiúsulását követő két hónapon belül nyújtsa be.

G. Az 1177/2010 rendelet 25. cikkének értelmezéséről

168. Nyolcadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra keres választ, hogy az 1177/2010 rendelet 25. cikke (1) bekezdésének megfelelően valamely tagállam által létrehozott, e rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv hatásköre az e tagállam területén levő kikötőkből induló személyszállító járatokra korlátozódik-e, vagy e hatáskör kiterjed a más tagállamból e kikötőkbe induló, visszafelé szóló járatokra is.

169. Az 1177/2010 rendelet 25. cikkének szövege alapján azt gondolhatjuk, hogy nemleges választ kell adni erre a kérdésre. E rendelkezés szerint ugyanis a tagállam által kijelölt nemzeti szerv felel e rendelet végrehajtásáért a területén levő kikötőkből induló személyszállító járatok, valamint a harmadik országokból e kikötőkbe induló személyszállító járatok tekintetében.

170. Úgy tűnik, a kérdést előterjesztő bíróság tökéletesen tisztában van az említett rendelkezés szó szerinti értelmezésének következményeivel. A nyolcadik kérdés megfogalmazása arra utal, hogy e bíróság azt kívánja megtudni, miszerint az a körülmény, hogy egy nemzeti szerv a hatáskörét az Írországból Franciaországba irányuló menettérti szállításra vonatkozó személyszállító járatok tekintetében gyakorolja, ugyanezen rendelkezés eltérő értelmezéséhez vezethet-e.

171. Ebben az összefüggésben a tárgyaláson az Irish Ferries utalt arra, hogy egyes utasok esetében nem az írországi kikötőkből induló menettérti útvonalra vonatkozott a szállítás. Az Irish Ferries szerint a hajóutaknak több mint a fele Franciaországból indult. A nyolcadik kérdés megfogalmazása mindazonáltal kifejezetten a visszafelé szóló útra hivatkozik („a return sailing”), tehát e kérdést ebből a szempontból kell vizsgálni.

1. Az 1177/2010 rendelet 25. cikkének (1) és (3) bekezdéséről

172. Először is az NTA-nak az 1177/2010 rendelet 25. cikkének (3) bekezdésén alapuló érvelését kell megvizsgálni, amely szerint az utasok panaszt nyújthatnak be az e rendelet 25. cikkének (1) bekezdése szerint kijelölt hatáskörrel rendelkező szervnek vagy a tagállam által kijelölt egyéb hatáskörrel rendelkező szervnek. Az NTA a „tagállam által kijelölt egyéb hatáskörrel rendelkező szervre” hivatkozást úgy értelmezi, hogy az utas azon két tagállam szerveihez nyújthatja be a menettérti útra szóló utazásra vonatkozó panaszát, amelyek területén az e szállítással érintett kikötők találhatók.

173. Márpedig nem vagyok meggyőződve az 1177/2010 rendelet 25. cikkének az NTA által előadott értelmezéséről, amely szerint az utas megválaszthatja, hogy mely szervhez nyújtja be a panaszát, mivel ezen értelmezés eredményeként két tagállam nemzeti szervei vagylagos hatáskörének fennállását ismernénk el, amelynek keretében e szervek ugyanazon személyszállító járatra vonatkozóan biztosítják e rendelet betartását.

174. A nyolcadik kérdés ugyanis nem korlátozódik arra a kérdésre, hogy az utas mely tagállamban nyújthatja be a panaszát, hanem általánosabb jelleggel érinti az 1177/2010 rendelet 25. cikke (1) bekezdésének megfelelően a tagállamok által kijelölt, e rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szervek hatáskörét.

175. E tekintetben a tagállam által kijelölt nemzeti szerv feladata, hogy általános jelleggel felügyelje az 1177/2010 rendelet végrehajtását az e tagállam területén levő kikötőkből induló és harmadik országokból e kikötőkbe induló személyszállító járatok tekintetében. Ennek révén egy ilyen szerv, amint az e rendelkezésből kitűnik, megteszi az e rendelet betartásának biztosításához szükséges intézkedéseket.

176. Az 1177/2010 rendelet 28. cikkének megfelelően a tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok végrehajtása érdekében. Az ír jogban az ilyen jogsértésekre vonatkozó, NTA által kibocsátott felszólítások be nem tartását bírsággal szankcionálják. Márpedig az ilyen felszólítások kibocsátására vonatkozó hatáskört az említett rendelet végrehajtásáért felelős, az NTA-hoz hasonló nemzeti szervnek kell gyakorolnia, az ugyanezen rendelet 25. cikkének (1) bekezdése által előírt korlátok között.

177. Nem lehet tehát azt gondolni, hogy bármely nemzeti szerv rendelkezik az érintett személyszállító járat általános jellegű felügyeletére vonatkozó hatáskörrel, mivel e hatáskör az 1177/2010 rendelet megsértése esetére szankció kiszabását foglalja magában, ami e hatáskör területi hatályához tartozik.

178. Az 1177/2010 rendelet 25. cikkének (3) bekezdését vizsgálva meg kell jegyezni, hogy az csak a panaszkezelésre vonatkozik. Ezenkívül e rendelkezés szerint a panaszokat *az említett rendelet 25. cikkének (1) bekezdése szerint kijelölt hatáskörrel rendelkező szervnek* vagy *a tagállam által kijelölt egyéb hatáskörrel rendelkező szervnek* lehet benyújtani. Arra következtetek ebből, hogy az e rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv nem szükségszerűen az egyetlen, panaszkezelésre hatáskörrel rendelkező szerv. A tagállam e célból más, hatáskörrel rendelkező szervet is létrehozhat. A tengeri utasok panaszainak kezelésére vonatkozó hatáskör tehát független lehet attól a hatáskörtől, amelynek keretében az általános jellegű felügyeletet gyakorolják. [69]

179. Az 1177/2010 rendelet 25. cikke (3) bekezdésének ezen értelmezésén túl az NTA arra hivatkozik, hogy *a valamely tagállam által* kijelölt hatáskörrel rendelkező szervre utalás maga után vonja, hogy az utas az indulási kikötő szerinti tagállamon kívüli másik tagállam hatáskörrel rendelkező szerveihez is fordulhat.

[69] Igaz, hogy a 2016. március 17-i Ruijssenaars és társai ítéletben (C-145/15 és C-146/15, EU:C:2016:187, 30. pont) a Bíróság a légi közlekedés területén hatályos hasonló rendelkezéseket illetően úgy vélte, hogy a 261/2004 rendelet 16. cikkének (2) bekezdése szerinti panaszkezelési hatáskör az e rendelet 16. cikkének (1) bekezdésében említett szervre háruló általános jellegű felügyelet gyakorlása egyik szempontjának minősül. Mindazonáltal először is ezen ítélet a 261/2004 rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szervre vonatkozott. Tehát nem „a tagállam által kijelölt egyéb hatáskörrel rendelkező szervről” volt szó. Másodszor, az 1177/2010 rendelet 25. cikkének (3) bekezdése nem vette át a 261/2004 rendelet 16. cikke (2) bekezdésének pontos szövegét.

180. Ebben az összefüggésben egyrészről az 1177/2010 rendelet 25. cikkének (3) bekezdését az előkészítő munkálatok során eltérően értelmezték. A Parlament és a Tanács ugyanis e rendelkezést úgy értette, hogy az *ugyanazon tagállam*[70], vagyis azon tagállam *által létrehozott több, hatáskörrel rendelkező szervre* vonatkozik, amelynek területén a beszállás szerinti kikötő található.

181. Másrészről úgy tűnik, a a Bizottság úgy értelmezi e rendelkezést, hogy az utas azt is választhatja, hogy az 1177/2010 rendelet végrehajtásáért felelős, valamely másik tagállam által kijelölt nemzeti szervhez is fordulhat,[71] *anélkül ugyanakkor, hogy utalna arra, hogy e nemzeti szerv hatáskörrel rendelkezik* e rendelet 25. cikkének (3) bekezdése értelmében. Márpedig a 261/2004 rendelet hasonló rendelkezéseinek összefüggésében a Bizottság kifejezetten utal arra, hogy ilyen esetben *az a szerv, amelyhez a légi utas fordult, nem a hatáskörrel rendelkező szerv*, és hogy a panaszt át kell tenni a rendelet végrehajtásáért felelős, másik tagállam által kijelölt hatáskörrel rendelkező szervhez[72].

182. E körülmények között, bár úgy vélem, hogy az utas benyújthatja a menettérti útra vonatkozó panaszát azon két tagállam valamelyikének szerveihez, amelynek területén az e szállítással érintett kikötők találhatók, mindazonáltal ez nem jelenti azt, hogy valamennyi szerv illetékes az 1177/2010 rendelet 25. cikkének (1) bekezdése szerinti általános jellegű felügyelet gyakorlására a panaszban hivatkozott személyszállító járatra vonatkozóan.

2. A „személyszállító járat” fogalmáról, figyelemmel a menettérti útvonalra

183. Az 1177/2010 rendelet 25. cikkének (1) bekezdésében használt fogalmak sajátos értelmezésén alapuló érvelés megkérdőjelezhetné e rendelkezés szó szerinti értelmezésének következményeit.

[70] Lásd: a rendeletre irányuló javaslatról szóló jelentés 68. tisztázott módosítása [COM(2008) 816, C6–0476/2008, 2008/0246(COD)], valamint a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel elfogadott tanácsi közös álláspont, 14849/09 ADD 1, 9. o.

[71] Lásd a Bizottság „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” címet viselő dokumentumát, https://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime_fr, amely szerint „the competent NEB is the NEB of the EU country of departure except when the service departs from a third country. Then, the NEB of the EU country of arrival is competent. However, passengers are free contact the NEB of their choice” („a rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv, a továbbiakban: nemzeti végrehajtó szerv, az indulás helye szerinti uniós ország rendelkezik hatáskörrel, kivéve, ha a járat harmadik országból indul. Ebben az esetben az érkezés szerinti uniós ország rendelkezik hatáskörrel. Mindazonáltal az utasok a választásuk szerinti nemzeti végrehajtó szervhez fordulhatnak”).

[72] A 261/2004 rendelet 16. cikkének (2) bekezdése értelmében „minden utas az *(1) bekezdés alapján kijelölt bármely szervnél* vagy a *tagállam által kijelölt bármely illetékes szervnél* panaszt tehet e rendeletnek *a tagállam* területén található repülőtéren történt állítólagos megsértésével vagy a tagállam területen található repülőtérre harmadik országból induló járattal kapcsolatban” (kiemelés tőlem). A 261/2004 rendelet keretében történő panaszkezelésről szóló tájékoztató dokumentumban (NEB – NEB Complaint Handling Procedure under Regulation (EC) nº 261/2004, 2019. februári változat, 2. pont https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/neb-neb_complaint_handling_procedures.pdf), a Bizottság megállapítja, hogy „a rendelet végrehajtásáért felelős szerv hatáskörrel rendelkezik a területéről induló járatok (indulás szerinti tagállam) késésével vagy törlésével kapcsolatos panaszok intézésére”. Egyébiránt ebben a dokumentumban, hasonlóan a 261/2004 rendelet alapjául szolgáló eredeti bizottsági javaslathoz [lásd: visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén a légi utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat COM(2001) 784 final – (COD 2001/0305) 18. cikk] az egyes tagállamok által létrehozott szervek között a panaszok továbbítását kifejezetten említi. Ebből következik, hogy valamely másik tagállam szerve nem *rendelkezik hatáskörrel* e rendelet 16. cikkének (2) bekezdése értelmében.

184. Ha ugyanis úgy tekintjük, hogy az 1177/2010 rendelet 25. cikkének (1) bekezdése keretében – amennyiben a személyszállítási szerződés menettérti útra szól – a „személyszállító járat” fogalma magában foglalja az oda- és a visszaútra vonatkozó hajóutat, az azon tagállam nemzeti szervei hatáskörének elismerését jelentené, amelynek területén ezen első hajóút beszállás szerinti kikötői találhatók.

185. Az Irish Ferries ezen érvelésre céloz, utalva arra, hogy a 261/2004 rendelet összefüggésében a Bíróság úgy ítélte meg, hogy az e rendelet értelmében vett „légi járat” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy lényegében légiközlekedési műveletről van szó, amely így bizonyos értelemben ezen fuvarozás „egysége”[73]. A tárgyalás során az NTA vélhetően e megfontolásra válaszolt arra hivatkozva, hogy az 1177/2010 rendeletet illetően, amennyiben a személyszállítási szerződés menettérti útra szól, a lefoglalt szolgáltatás két részből áll.

186. Noha az 1177/2010 rendelet 3. cikkének f) pontja meghatározza a „személyszállító járat” fogalmát, e meghatározás nem tartalmaz olyan utalást, ami lehetővé tenné annak meghatározását, hogy a menettérti útra vonatkozó szállítás egységes járatnak minősül-e. Ilyen utalások mindazonáltal e rendelet egyéb rendelkezéseiben találhatók.

187. Ebben az összefüggésben az 1177/2010 rendelet 19. cikkének (4) bekezdése meghatározza az utasnak késedelmes érkezés esetén járó kártalanítás kiszámításának módját, tekintettel *a menettérti útra szóló személyszállítási szerződésre*, és e rendelet francia nyelvi változatában úgy rendelkezik, hogy ha a késés az oda- vagy a visszaúton következik be, a kártérítést *a személyszállítási szolgáltatásban* foglalt utazás árának feléhez viszonyítva kell kiszámítani. Más nyelvi változatok mindazonáltal arra utalnak, hogy e kártalanítást az *e személyszállítási szolgáltatásban foglalt utazás árának feléhez*[74] vagy az *e személyszállítási szolgáltatásért* fizetett ár feléhez[75] viszonyítva kell kiszámítani. E nyelvi változatokban az „*e* szolgáltatás” kifejezésben a mutató névmás használata vélhetően e rendelet 19. cikkének *a késedelmes személyszállításra* vonatkozó (3) bekezdésére utal.

188. Első ránézésre az 1177/2010 rendelet 19. cikkének (4) bekezdése alapján arra lehet következtetni, hogy a menettérti útra szóló személyszállítási szerződést egységes személyszállítási szolgáltatással teljesítik.

189. Ugyanakkor először is e rendelkezés egy ilyen szállítást és egy ilyen szolgáltatást csak arra az esetre kapcsol össze, ha a két hajóút egyikén késés következett be.

190. Másodszor, az 1177/2010 rendelet 19. cikkének (1) bekezdését kivéve az „utazás” fogalmat e rendelet más rendelkezései nem használják. Bár az „utazás” fogalma megfelel a „személyszállítási szolgáltatás” fogalmának, felvethető a kérdés, hogy a jogalkotó miért nem e második fogalmat használta az említett rendelet 19. cikke (4) bekezdésének megfogalmazásában.

191. Harmadszor, az 1177/2010 rendelet 18. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az e rendelkezésben említett esetekben az utas részére haladéktalanul fel kell ajánlani „a személyszállítási szerződésben foglaltak szerinti, a *végső célállomásra irányuló* átfoglalás” vagy „a menetjegy árának visszatérítése és adott esetben a személyszállítási szerződésben foglaltak szerint

[73] 2008. július 10-i Emirates Airlines ítélet (C-173/07, EU:C:2008:400, 40. pont).

[74] Lásd: angol („[…] shall be calculated in relation to half of the price paid for *the transport by that passenger service”)* és spanyol nyelvi változat („[…] se calculará en relación con el 50% del precio abonado por *el transporte en dicho servicio de pasaje*”).

[75] Lásd: német („wird […] auf der Grundlage des halben Fahrpreises für *diesen Personenverkehrsdienst* berechnet”) és lengyel nyelvi változat („[…] obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za *tę usługęprzewozu pasażerskiego*.”).

a kiindulási pontra történő lehető legkorábbi díjmentes visszaszállítás”[76] közötti választást. Amennyiben a személyszállítási szerződés menettérti útra szól, és úgy tekintjük, hogy egységes személyszállító járatról van szó, akkor úgy tekintjük, hogy e járat végső célállomása megegyezik az első indulási ponttal[77].

192. Következésképpen nem tekinthetjük a személyszállítási szolgáltatást egységesnek, ha a személyszállítási szerződés menettérti utazásra vonatkozik.

193. Most azt kell meghatározni, miszerint az a körülmény, hogy az általános jellegű felügyeletet a menettérti útra vonatkozó személyszállító járatok tekintetében gyakorolják, rugalmasabbá teheti-e az 1177/2010 rendelet 25. cikke (1) bekezdése szó szerinti értelmezésének következményeit anélkül, hogy a „személyszállító járat” fogalmát árnyaltan értelmeznénk.

3. Az 1177/2010 rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szervről, tekintettel a menettérti útra szóló személyszállítási szerződésre

194. A következő megfontolások összefüggésükben történő vizsgálata érdekében emlékeztetek arra, hogy a közjog, sőt a nemzetközi közjog hagyományos logikájában a valamely tagállam által létrehozott szerv hatáskörének főszabály szerint a tagállam területére kell korlátozódnia, vagy pontosabban azokra a helyzetekre, amelyek e tagállammal és/vagy annak területével kellően szoros kapcsolatban vannak.

195. Egyébiránt, amint azt már említettem, az 1177/2010 rendelet 25. cikkének (1) bekezdése kifejezetten előírja, hogy a nemzeti szerv hatásköre kiterjed a harmadik államokból valamely tagállamba induló személyszállító járat felügyeletére is. Az uniós jogalkotó tehát nem fosztja meg az utasokat attól a lehetőségtől, hogy a tagállamok valamelyike által kijelölt nemzeti szervhez forduljanak, ha a személyszállító járat nem az Unión belüli kikötőből indult.

196. Az 1177/2010 rendelet 25. cikkét ugyanis e rendeletnek a hatályát meghatározó 2. cikke fényében kell értelmezni. Az 1177/2010 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint a rendelet azokra az utasokra alkalmazandó, akik harmadik államból valamely tagállamba induló személyszállító járattal utaznak, feltéve hogy a járatot valamely tagállam területén letelepedett szállító üzemelteti, vagy valamely tagállam területén található indulási hellyel vagy célállomással üzemeltetett személyszállító járatok formájában nyújt személyszállítási szolgáltatásokat.

197. Ebből következik egyrészről, hogy a kiszállás szerinti kikötő tagállama és a harmadik államból induló személyszállító járatok között fennálló szoros kapcsolat főszabály szerint elegendő az e járatok felügyeletére vonatkozó hatáskörnek az e tagállam által kijelölt nemzeti szerv részére történő biztosításához.

198. Másrészről a tagállamok által az 1177/2010 rendelet végrehajtása céljából kijelölt nemzeti szervek hatáskörének terjedelme főszabály szerint egybeesik az e rendelet által az utasoknak biztosított védelem területi kiterjedésével. E szerveknek hatáskörrel kell rendelkezniük mindazokban a helyzetekben, amelyekben az említett rendelet által elismert utasjogokat

[76] Kiemelés tőlem.

[77] Lásd analógia útján: 2008. július 10-i Emirates Airlines ítélet (C-173/07, EU:C:2008:400, 34. pont).

esetlegesen megsérthették,[78] és a hatáskörmegosztás közöttük csak másodlagos jellegű az ezen egybeesés biztosítására irányuló törekvéshez képest. A nyolcadik kérdésre történő válaszadás érdekében most meg kell határozni, hogy az Unión belül hogyan valósul meg e megosztás.

199. E tekintetben úgy vélem, hogy figyelemmel a tagállamok közötti kölcsönös bizalomra, ami lehetővé teszi egy belső határok nélküli térség létrehozatalát és fenntartását, a tagállamok közötti hatáskörmegosztásnak nem feltétlenül kell követnie a közjog vagy a nemzetközi közjog hagyományos elveit. Ezzel együtt úgy tűnik, az 1177/2010 rendelet rendszerében e hatáskörmegosztás mindig a beszállás vagy kiszállás szerinti kikötő tagállamának területe és az érintett személyszállító járat közötti szoros kapcsolaton alapul.

200. Amennyiben a két külön hajóutat tartalmazó, menettérti útra vonatkozó szállítást – amelyeket a szállítónak kellett volna biztosítania –, egészében törölték, a visszafelé hajóút és az e hajóút beszállási kikötője szerinti tagállam területe közötti kapcsolat úgy tűnik, hogy nem relevánsabb, mint az említett hajóút és azon tagállam területe közötti kapcsolat, ahol az említett hajóút kiszállás szerinti kikötője található. Ez utóbbi kikötő minősül főszabály szerint a beszállás szerinti kikötőnek az odaút vonatkozásában is. A Bizottsághoz hasonlóan ugyanis úgy vélem, hogy ebben az esetben ez utóbbi szerinti tagállam nemzeti szerve tudja főszabály szerint a legjobban értékelni a zavarokat, és az utasoknak történő segítségnyújtást felügyelni e két törölt hajóút egészére vonatkozóan.

201. Véleményem szerint tehát e nemzeti szerv általános jellegű felügyelet gyakorlására vonatkozó hatásköre magában foglalja valamennyi olyan utas joga betartásának felügyeletét, akire nézve az odaútra, valamint a visszaútra vonatkozó hajóút beszállás szerinti kikötője e szerv tagállamának területén található. Amennyiben az egészében törölt járat menettérti útra vonatkozik, az utas szemszögéből kell meghatározni a nemzeti szervek hatáskörének terjedelmét, még akkor is, ha az 1177/2010 rendelet 25. cikkének (1) bekezdése az e rendelet végrehajtásáért felelős szerveket nem *az utasok* vonatkozásában említi, hanem *a személyszállító járat* vonatkozásában. E hatáskör célja ugyanis az elsősorban az utasjogokat érintő 1177/2010 rendelet betartásának biztosítása.

202. Egyébiránt, amint azt a Bizottság megjegyzi, ezen értelmezés összhangban van az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányuló célkitűzéssel, mivel lehetővé teszi a többszörös eljárások elkerülését, ha a két hajóút törlésének hátterében ugyanaz a körülmény áll.

203. Mindezen érvek fényében azt javasolom, hogy az 1177/2010 rendelet 25. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a valamely tagállam által kijelölt, e rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv hatáskörébe tartoznak az e tagállam területén lévő kikötőkből induló személyszállító járatok, valamint amennyiben egészében törölt menettérti útról van szó, a valamely más tagállamból ezen első tagállam területén lévő kikötőkbe induló visszaútra vonatkozó személyszállító járatok.

[78] Lásd ebben az értelemben az európai uniós védjegyet illetően: Szpunar, M., „Territoriality of Union Law in the Era of Globalisation”, in: Petrlík, D., Bobek, M., és Passer, J. M. (ig.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux.Liber amicorum Jiří Malenovský*, i. m., 155. o.

H. A határozat és a felszólítások érvényességéről

204. A kilencedik kérdés két alkérdésből tevődik össze. Az első alkérdéssel a kérdést előterjesztő bíróság annak pontosítását kéri a Bíróságtól, hogy a kérdést előterjesztő bíróságnak „mely uniós jogelveket és jogszabályokat [kell] alkalmaznia a nemzeti végrehajtó szerv határozata és/vagy felszólításai érvényességének a Charta 16., 17., 20. és/vagy 47. cikkével, és/vagy az arányosság, a jogbiztonság és az egyenlő bánásmód elvével összefüggésben történő vizsgálata során". A második alkérdéssel az említett bíróság annak meghatározását kéri a Bíróságtól, hogy „az észszerűtlenségnek a kérdést előterjesztő bíróság által folytatandó vizsgálata a nyilvánvaló hiba vizsgálatának felel-e meg".

205. Úgy tűnik, hogy e két alkérdés az Irish Ferriesnek a kérdést előterjesztő bíróság előtti állításaiból ered, amelyeket az NTA vitat. Mindazonáltal ami az első alkérdést illeti, annak megfogalmazása, még ezen állítások fényében értelmezve is, rendkívül tág és kétértelmű marad.

206. Egyrészről ugyanis, amint azt a Bizottság megjegyzi, az ezen alkérdés által érintett határozat és felszólítások az 1177/2010 rendelet érdemi rendelkezéseinek az NTA általi bizonyos értelmezésén alapulnak. Ezen értelmezés képezi lényegében a kérdést előterjesztő bíróság első nyolc kérdésének alapját. Az említett értelmezés keretében a Charta rendelkezéseit és az uniós jog általános elveit is figyelembe kell venni. Ezenkívül az Irish Ferries a tizedik kérdésre vonatkozó észrevételeivel összefüggésben arra hivatkozik, hogy ha az NTA helyesen értelmezné és alkalmazná az 1177/2010 rendeletet, az érvénytelen lenne, nem úgy, mint a határozata vagy a felszólításai.

207. Másrészről feltételezve, hogy felmerül a kérdés, hogy a nemzeti szervek által elfogadott, az uniós jog hatálya alá tartozó aktusok érvényességének értékelése során a nemzeti bíróságnak alkalmaznia kell-e a Charta rendelkezéseit vagy az uniós jog általános elveit, beleértve az első alkérdésben kifejezetten említetteket is, a válasz kizárólag igenlő lehet.

208. Azon pontos okok ismertetésének hiányában, amelyek miatt a kérdést előterjesztő bíróságban kérdés merült fel az uniós jog értelmezésére vonatkozóan, az első alkérdés megfogalmazása kizárólag általános jellegű, majdnem elvont válasz adását teszi lehetővé. E körülmények között úgy kell tekinteni, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem, mivel az első alkérdésre vonatkozóan nem tartja be a Bíróság eljárási szabályzatának 94. cikkében foglalt követelményeket, és nem teszi lehetővé a Bíróság számára, hogy a kérdést előterjesztő bíróság számára hasznos választ adjon az alapjogvita elbírálásához, elfogadhatatlan.[79] E megfontolást alátámasztja a felek által a Bírósághoz benyújtott, csak általános jellegű állításokat tartalmazó észrevételek értelmezése[80].

209. E megfontolás a második alkérdésre is alkalmazandó. Az alapeljárásban részt vevő felek érvelése két mondatra korlátozódik, amelyek szerint az Irish Ferries úgy véli, hogy a határozat és a felszólítások nyilvánvaló hibában szenvednek, míg az NTA tagadja ilyen hiba fennállását. Ezenkívül a kérdést előterjesztő bíróság nem fejti ki, hogy miben áll az „észszerűtlen jellegen alapuló feltétel", amelyet az NTA határozatának és felszólításainak értékelése során az ír jog alapján láthatólag alkalmaznia kell.

[79] Lásd ebben az értelemben: 2019. december 19-i Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld végzés (C-140/19, C-141/19 és C-492/19–C-494/19, nem tették közzé, EU:C:2019:1103, 49. és 50. pont).

[80] Lásd analógia útján: 2020. március 19-i Boé Aquitaine végzés (C-838/19, nem tették közzé, EU:C:2020:215, 26. pont).

210. E körülmények között úgy vélem, hogy a második alkérdés is elfogadhatatlan, következésképpen a kilencedik kérdést egészében elfogadhatatlannak kell tekinteni.

I. Az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkének érvényességéről

211. A tizedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság azt kéri, hogy a Bíróság vizsgálja meg az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkének érvényességét az egyenlő bánásmód, az arányosság és a jogbiztonság elvének szempontjából, valamint a Charta 16., 17. és 20. cikkére tekintettel.

212. Bár e kérdés megfogalmazása általános jelleggel az 1177/2010 rendeletre utal, az előzetes döntéshozatal iránti kérelem indokolásából kitűnik, hogy az említett kérdés az Irish Ferries érvelését tükrözi, amely szerint e rendelet a 18. és 19. cikkében – a Charta elveivel és rendelkezéseivel ellentmondásban – a tengeri szállítókra súlyos kötelezettségeket ír elő. E gondolatmenetben az Irish Ferries az írásbeli észrevételeiben pontosabban az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkére hivatkozik, és arra utal, hogy a szállító felelősségét e rendelkezések alapján meg lehet állapítani.

1. Az egyenlő bánásmód elvéről és a Charta 20. cikkéről

213. Máris meg kell jegyezni, hogy az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkének a Charta 20. cikkében kimondott egyenlő bánásmód elvével való összhangját az első kérdésre vonatkozó elemzésem már vizsgálta. Az e kérdésre vonatkozó vita keretében ugyanis az Irish Ferries a különféle közlekedési módokra vonatkozó szabályozások közötti párhuzamon alapuló érvelésre hivatkozik. Elegendő tehát emlékeztetni arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a különféle közlekedési módokra vonatkozó ágazatokban tevékenykedő vállalkozások helyzete nem hasonlítható össze [81].

214. Következésképpen és figyelemmel az első kérdéssel összefüggésben már ismertetett megfontolásokra, annak megállapítását javasolom a Bíróságnak, hogy az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke nem érvénytelen az egyenlő bánásmód elvének és a Charta 20. cikkének megsértése miatt.

2. Az arányosság elvéről

215. Az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkének az arányosság elvére tekintettel való érvényességét szintén az Irish Ferries azon érvelése fényében kell vizsgálni, amely szerint a kártalanítási kötelezettség előírása aránytalan lenne, ha a szállító a járat időpontját több héttel vagy hónappal megelőzve tájékoztatja az utasokat a járat törléséről.

216. Egyébiránt az Irish Ferries az írásbeli észrevételeiben annak állítására szorítkozik, hogy mivel az 1177/2010 rendelet célja a tengeri utasok számára a más közlekedési módokhoz hasonló szintű védelem biztosítása, aránytalan lenne a tengeri közlekedést kedvezőtlenebb bánásmódban részesíteni, mint a légi és vasúti közlekedést.

[81] Lásd a jelen indítvány 67. pontját.

217. Ezzel kapcsolatban először is meg kell jegyezni, hogy az Irish Ferries által hivatkozottakkal ellentétben az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkében előírt kötelezettségek címén a szállító felelőssége távolról sem korlátlan vagy akár észszerűtlen. Azokat a helyzeteket ugyanis, amelyekben e rendelkezések nem alkalmazandók, már megállapítja e rendeletnek a „Mentességek” címet viselő 20. cikke[82]. E körülmények között a tengeri szállítókra háruló vitathatatlan pénzügyi következmények nem tekinthetők aránytalannak az utasok magas szintű védelmének célkitűzéséhez képest.

218. Másodszor, ami az Irish Ferries azon érvelését illeti, amely szerint aránytalan lenne a tengeri közlekedést a többi közlekedési módhoz képest kedvezőtlenebb bánásmódban részesíteni, elegendő megjegyezni, hogy lényegében az 1177/2010 rendelet és az egyenlő bánásmód elve összhangjának egyszerű kritikájáról van szó, amelyet már elemeztem.[83] A teljesség érdekében megjegyzem, hogy a Bíróság már megállapította, hogy az arányosság elve szempontjából nem érvénytelenek a 261/2004 rendelet azon rendelkezései, amelyek előírják az utasok ellátásának kötelezettségét a „rendkívüli körülmények” miatti járattörlés esetén, még akkor sem, ha időbeli és pénzbeli szempontból korlátlan kötelezettségről van szó.[84]

219. Véleményem szerint tehát az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkét nem lehet érvénytelennek tekinteni az arányosság elvének állítólagos megsértése miatt.

3. A jogbiztonság elvéről

220. Mivel a tizedik kérdés a jogbiztonság elvét érinti, e kérdést szintén az Irish Ferries azon érvelésének fényében kell értelmezni, amely szerint az 1177/2010 rendelet sérti ezen elvet azáltal, hogy egyértelmű jogalap nélkül súlyos kötelezettségeket ró a szállítókra.

221. Egyébiránt az Irish Ferries azt állítja, hogy ezen elvet megsértették, mivel az 1177/2010 rendelet 19. cikkének (1) bekezdése a „menetjegy árának” bizonyos százalékára hivatkozással előírja a kártalanítási kötelezettséget, anélkül hogy meghatározná e fogalmat. Ezen állítás összefüggésekben történő vizsgálata érdekében meg kell jegyeznem, hogy az Irish Ferries a kilencedik kérdésre vonatkozó észrevételeiben megkérdőjelezi az NTA határozatának és felszólításainak érvényességét, mivel azok nem határozzák meg az e rendelet 19. cikkének (2) bekezdése értelmében vett „menetjegy árának” fogalmát, és különösen nem pontosítják, hogy e fogalom magában foglalja-e az „extra szolgáltatásokat”, mint például egy kabin ára. Meg kell állapítani, hogy az Irish Ferries ugyanezt a kritikát fogalmazza meg a tizedik kérdéssel összefüggésben.

222. A jogbiztonság elve mint alapvető uniós jogi elv többek között azt követeli meg, hogy valamely szabályozás egyértelmű és világos legyen, lehetővé téve, hogy a jogalanyok félreérthetőség nélkül megismerhessék jogaikat és kötelezettségeiket, és ezeknek megfelelően járhassanak el.

[82] Lásd a jelen indítvány 64. pontját.

[83] Lásd a jelen indítvány 213. és 214. pontját.

[84] 2013. január 31-i McDonagh ítélet (C-12/11, EU:C:2013:43, 45–50. pont).

223. E pontosítást követően először is semmi nem teszi lehetővé annak meghatározását, hogy miben áll az Irish Ferries által megfogalmazott kritika, mivel az egy olyan általános állításon alapul, amely szerint az 1177/2010 rendelet egyértelmű jogalap nélkül ír elő kötelezettségeket. Mindenesetre e rendeletnek a szállítók kötelezettségeire vonatkozó rendelkezéseit többek között a második-hatodik kérdés összefüggésében elemeztem.

224. Másodszor, noha az 1177/2010 rendelet 3. cikke nem tartalmazza a „menetjegy ára" fogalmának meghatározását, e rendelet 19. cikkének (3) bekezdése kifejti, hogy késedelmes érkezés esetén az utasnak járó kártalanítást az utas által a késedelmes személyszállításért *ténylegesen fizetett* árhoz viszonyítva kell kiszámítani. Egyébiránt, amint azt az ötödik kérdésre vonatkozó elemzésem szemlélteti, az „extra szolgáltatások" menetjegy árába történő beépítésének kérdésköre megoldható az említett rendelet rendszerszintű és teleologikus értelmezése révén. Ha úgy tekintjük, hogy a szövegszerű értelmezési módtól eltérő módszereket igénylő valamennyi rendelkezés sérti a jogbiztonság elvét, az a gyakorlatban ezen értelmezési módszerek mellőzéséhez vezetne.

225. Annak megfontolását javasolom tehát a Bíróságnak, hogy mivel e rendelkezés a „menetjegy árának" fogalmára vonatkozik, az 1177/2010 rendelet 19. cikke nem érvénytelen a jogbiztonság elvének megsértése miatt.

4. A Charta 16. és 17. cikkéről

226. Mivel a tizedik kérdés a Charta 16. és 17. cikkére utal, e kérdést úgy kell érteni, hogy azzal a kérdést előterjesztő bíróság arra keres választ, hogy a Charta 52. cikke (1) bekezdésének megfelelően az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke a vállalkozás szabadsága és a tulajdonjog gyakorlása megengedhető korlátozásának minősül-e.

227. A kérdést előterjesztő bíróság nem fejti ki azokat a körülményeket, amelyek e kérdés előterjesztésére indították, amely úgy tűnik, kizárólag az Irish Ferries érveléséből ered. Noha az előzetes döntéshozatal iránti kérelem nem mutatja be részletesen ezen érvelést, az Irish Ferries azt az írásbeli észrevételeiben kifejti, amennyiben ezek az első és a tizedik kérdést érintik. Ezen észrevételekből következik, hogy az említett érveléssel az Irish Ferries elsősorban az arányosság elvének az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkének alkalmazásából eredő korlátozások általi betartására utal.

228. Amint azt a Bíróság a 261/2004 rendelet érvényessége értékelésének összefüggésében, a Charta 16. és 17. cikkével való összhang szempontjából már megállapította, ezt az értékelést az e különböző jogok, valamint az azok közötti igazságos egyensúly védelméhez kapcsolódó követelmények szükségszerű összeegyeztetésének tiszteletben tartása mellett kell elvégezni[85]. Figyelemmel arra az összefüggésre, amelybe az utasjogok szabályozása illeszkedik, a Charta 38. cikkét is figyelembe kell venni, ami a fogyasztók – következésképpen beleértve az utasokat is – magas szintű védelmének biztosítására irányul.

229. Amint az az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkének – az arányosság elvével való összhang szempontjából vizsgált – érvényességére vonatkozó elemzésemből következik,[86] e megfontolások átültethetők e rendeletre, és annak megállapítására indítanak, hogy e rendelkezések tiszteletben tartják az arányosság elvét.

[85] Lásd ebben az értelemben: 2013. január 31-i McDonagh ítélet (C-12/11, EU:C:2013:43, 62. pont).

[86] Lásd a jelen indítvány 217. és 218. pontját.

230. Következésképpen azon az álláspontón vagyok, hogy az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke nem ellentétes a Charta 16. és 17. cikkével.

231. A fenti megfontolásokból következik, hogy a tizedik kérdés vizsgálata nem tárt fel olyan körülményt, amely az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkének érvényességét érintené.

V. Végkövetkeztetés

232. A fenti megfontolások fényében azt javasolom a Bíróságnak, hogy a High Court (felsőbíróság, Írország) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre a következő válaszokat adja:

1) A tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, 2010. november 24-i 1177/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletet úgy kell értelmezni, hogy e rendeletet, különösen annak 18. és 19. cikkét alkalmazni kell abban a helyzetben, amelyben a tengeri szállító járatát előzetes értesítés mellett, az eredetileg tervezett indulást megelőzően törlik arra hivatkozással, hogy az e járatot biztosítani hivatott hajót késedelmesen bocsátották rendelkezésre, és nem tudták pótolni.

2) Az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke értelmében vett „végső célállomás” fogalma főszabály szerint a személyszállítási szerződésben az eredeti hajójáratra vonatkozóan meghatározott kiszállás szerinti kikötőnek felel meg.

   Az eredeti hajójárattól eltérő útvonalon, vagy szárazföldi (közúti vagy vasúti) összeköttetéssel közlekedő alternatív járatra történő átfoglalás tehát e rendelet 18. cikke értelmében vett „hasonló személyszállítási feltételek melletti” „végső célállomásra irányuló átfoglalásnak” minősülhet, ha ezen alternatív járat egyéb feltételei hasonlók a személyszállítási szerződésben az eredeti járatra meghatározott feltételekhez.

   Az említett rendelet 18. cikke (1) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy az átfoglalás nem járhat felárral, így a szállító köteles megtéríteni az utasok részére az általuk annak érdekében viselt költségeket, hogy eljussanak az alternatív indulási és érkezési kikötőbe, valamint azon költségeket, amelyeket e kikötők elhagyása folytán viselnek, amennyiben e költségek az átfoglalás miatt merültek fel, és jelentősebbek, mint azok, amelyeket az utasok valamely megszakítás nélküli személyszállító járat esetén viseltek volna.

3) Az 1177/2010 rendelet 19. cikkét úgy kell értelmezni, hogy ha a személyszállító járatot előzetes értesítés mellett, a várható indulás előtt törölték, és az utas átfoglalást vagy egy későbbi hajójáratot választott, ezen utas kártalanítást igényelhet e rendelet 19. cikke alapján, tekintettel az eredeti hajójáratra vonatkozó személyszállítási szerződésben megállapított végső célállomásra történő késedelmes érkezésre. Ha az utas kártalanítást kér, a késés a szerződésben előírt érkezési idő, és azon idő különbsége, amikor az utas a személyszállítási szerződésben megállapított végső célállomásra megérkezett, feltételezve, hogy az átfoglalás az alternatív érkezési kikötőből e célállomás felé folytatódott.

   Ellenben az az utas, aki teljes visszatérítést választott, és azt megkapta, nem igényelhet ilyen kártalanítást.

4) Az 1177/2010 rendelet 19. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a menetjegy ára magában foglalja az utas által választott opcionális kiegészítő szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségeket, mint például a kabin vagy kennel foglalása vagy a VIP váró igénybevétele.

5) Az 1177/2010 rendelet 20. cikkének (4) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy egy hajó rendelkezésre bocsátásának az egyik szerződéses fél vagy e fél alvállalkozóinak magatartásából eredő késedelme az érintett szállító rendes tevékenységi körébe tartozik, amennyiben e szállító a hajó rendelkezésre bocsátását megelőzően elindította a jegyfoglalásokat, és az utasokkal személyszállítási szerződéseket kötött, és ennélfogva nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma alá.

6) Az 1177/2010 rendelet 24. cikkének (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az utasnak az e rendelet 19. cikke szerint járó kártalanítás kifizetésének elmulasztása miatti szankció szállítóval szemben történő kiszabásának nem feltétele, hogy az utas a kártalanítási igényt a szállítóhoz a járat igénybevételét vagy annak meghiúsulását követő két hónapon belül benyújtsa.

7) Az 1177/2010 rendelet 25. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a valamely tagállam által kijelölt, e rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv hatáskörébe tartoznak az e tagállam területén lévő kikötőkből induló személyszállító járatok, valamint amennyiben egészében törölt menettérti útról van szó, a valamely más tagállamból ezen első tagállam területén lévő kikötőkbe induló, visszaútra vonatkozó személyszállító járatok.

8) A tizedik kérdés vizsgálata nem tárt fel olyan körülményt, amely érintené az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkének érvényességét.