Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
MACIEJE SZPUNARA
přednesené dne 4. března 2021 [1]

Věc C-570/19

Irish Ferries Ltd
proti
National Transport Authority

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná High Court (Vrchní soud, Irsko)]

„Řízení o předběžné otázce – Práva cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách – Nařízení (EU) č. 1177/2010 – Zrušení – Oznámení před původně plánovaným datem odplutí v důsledku zpoždění dodávky nového plavidla dopravci – Důsledky“

I. Úvod

1. Zatímco nařízení (ES) č. 261/2004 [2], které upravuje práva cestujících v letecké dopravě, je předmětem celé řady judikátů Soudního dvora, jinak je tomu v případě nástrojů unijního práva, které upravují jejich práva v oblasti železniční přepravy [3], silniční přepravy [4] nebo dále – jako v projednávané věci – námořní dopravy [5]. Tato žádost o rozhodnutí o předběžné otázce je první žádostí, v jejímž rámci se vnitrostátní soud obrací na Soudní dvůr, aby vyložil ustanovení nařízení č. 1177/2010.

2. Tato žádost má svůj původ v řízení mezi společností Irish Ferries Ltd, námořním dopravcem, a National Transport Authority (Irský orgán pro dopravu, dále jen „NTA“), vnitrostátním orgánem pověřeným prosazováním nařízení č. 1177/2010, a týká se zrušení veškerých cest, které mělo plavidlo tohoto dopravce zajišťovat mezi Irskem a Francií v průběhu roku 2018, pro více než 20 000 cestujících.

[1] – Původní jazyk: francouzština.

[2] – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).

[3] – Viz nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (Úř. věst. 2007, L 315, s. 14).

[4] – Viz nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011, o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. 2011, L 55, s. 1).

[5] – Viz nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010 ze dne 24. listopadu 2010, o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. 2010, L 334, s. 1).

3. Na základě svých deseti předběžných otázek předkládací soud vyzývá Soudní dvůr, aby rozhodl o výkladu několika ustanovení nařízení č. 1177/2010 a o jeho platnosti. Tyto otázky vznášejí četné výzvy v oblasti námořní dopravy. Vzhledem k tomu, že si odpovědi na obdobné výzvy v oblasti letecké přepravy vyžádaly patnáctiletý vývoj judikatury, lze předpokládat, že odpovědi Soudního dvora na tyto otázky budou v budoucnu upřesněny.

4. V tomto stanovisku posoudím, v rámci odkazů, které učiním na tento vývoj judikatury, zda, a případně do jaké míry, lze tento vývoj judikatury *per analogiam* použít na námořní dopravu.

II. Právní rámec

A. Unijní právo

5. Článek 1 nařízení č. 1177/2010, nadepsaný „Předmět nařízení“, stanoví, že toto nařízení stanoví pravidla pro námořní přepravu a přepravu po vnitrozemských vodních cestách týkající se zejména práv cestujících v případech zrušení nebo zpoždění a vyřizování stížností.

6. Článek 2 tohoto nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, stanoví:

„1. Toto nařízení se vztahuje na cestující:

a) kteří využívají osobní přepravu, pokud se přístav nalodění nachází na území členského státu;

b) kteří využívají osobní přepravu, pokud se přístav nalodění nachází mimo území členského státu a přístav vylodění se nachází na území členského státu, za podmínky, že přepravu provozuje dopravce Unie ve smyslu čl. 3 písm. e);

c) při okružní plavbě, pokud se přístav nalodění nachází na území členského státu. Na tyto cestující se však nevztahuje čl. 16 odst. 2, články 18 a 19 a čl. 20 odst. 1 a 4.

2. Toto nařízení se nepoužije na cestující:

a) na lodích schválených pro přepravu nejvýše dvanácti cestujících;

b) na lodích, jejichž posádku odpovědnou za provoz lodi netvoří více než tři osoby nebo u nichž celková délka trasy osobní přepravy nepřesahuje jedním směrem 500 metrů;

c) účastnící se výletních a vyhlídkových zájezdů jiných než okružní plavby; nebo

d) na lodích bez mechanického pohonu a na jednotlivých originálech a individuálních replikách historických osobních lodí, které byly navrženy před rokem 1965 a postaveny za použití převážně původních materiálů a které jsou schváleny pro přepravu nejvýše 36 osob.

3. Členské státy mohou na dva roky ode dne 18. prosince 2012 vyjmout z působnosti tohoto nařízení námořní lodi s hrubou prostorností menší než 300 registrovaných tun provozované ve vnitrostátní přepravě, jsou-li práva cestujících podle tohoto nařízení dostatečně zajištěna vnitrostátním právem.

4. Členské státy mohou vyjmout z působnosti tohoto nařízení osobní přepravu, na kterou se vztahují závazky veřejné služby, smlouvy o veřejné službě nebo integrované služby, pokud jsou práva cestujících podle tohoto nařízení srovnatelným způsobem zaručena vnitrostátním právem.

[…]“

7. Článek 3 uvedeného nařízení stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

[…]

f) ‚osobní přepravou‘ komerční služba přepravy cestujících po moři nebo na vnitrozemských vodních cestách provozovaná podle zveřejněného jízdního řádu;

[…]

m) ‚přepravní smlouvou‘ smlouva o přepravě mezi dopravcem a cestujícím za účelem provedení jednorázové nebo vícenásobné osobní přepravy nebo okružní plavby;

n) ‚přepravním dokladem‘ platný dokument či jiný doklad o přepravní smlouvě;“

8. Článek 18 téhož nařízení, nadepsaný „Přesměrování a náhrada jízdného v případě zrušeného nebo zpožděného vyplutí“, který je obsažen v kapitole III tohoto nařízení, nadepsané „Povinnosti dopravců a provozovatelů terminálů v případě přerušení cesty“, stanoví:

„1. Jestliže dopravce důvodně očekává, že osobní přeprava bude zrušena nebo odplutí z přístavního terminálu zpožděno o více než 90 minut, nabídne se cestujícímu neprodleně možnost výběru mezi:

a) přesměrováním do jeho cílového místa uvedeného v přepravní smlouvě, a to bez příplatku, za srovnatelných podmínek a při nejbližší příležitosti a

b) náhradou ceny přepravního dokladu, případně spolu s bezplatnou zpáteční přepravou při nejbližší příležitosti do prvního místa vyplutí uvedeného v přepravní smlouvě.

2. Pokud je osobní přeprava zrušena nebo se vyplutí zpozdí o více než 90 minut, mají cestující právo na toto přesměrování nebo náhradu ceny přepravního dokladu dopravcem.

3. Náhrada plné pořizovací ceny přepravního dokladu podle odst. 1 písm. b) a podle odstavce 2 se vyplácí do sedmi dní hotově, elektronickým bankovním převodem, bankovním příkazem nebo bankovním šekem, a to za neuskutečněnou část nebo části cesty a za část nebo části již uskutečněné, nemá-li již cesta žádný význam vzhledem k původnímu cestovnímu plánu cestujícího. Pokud jsou smluvní podmínky pružné, zejména pokud jde o dobu platnosti a místo určení, a se souhlasem cestujícího může být plné proplacení přepravního dokladu provedeno taktéž prostřednictvím poukázek nebo jiných služeb, jejichž cena odpovídá ceně, za niž byl přepravní doklad zakoupen.“

9. Článek 19 nařízení č. 1177/2010, nadepsaný „Odškodnění za cenu přepravního dokladu v případě zpožděného připlutí“, stanoví:

„1. Cestující mohou od dopravce požadovat odškodnění v případě zpoždění při připlutí do cílového místa určení uvedeného v přepravní smlouvě, aniž by ztratili právo na přepravu. Minimální výše odškodnění je stanovena na 25 % z ceny přepravního dokladu v případě zpoždění v délce alespoň:

a) jedné hodiny u naplánované plavby trvající maximálně čtyři hodiny;

b) dvou hodin u naplánované plavby trvající více než čtyři hodiny, maximálně však osm hodin;

c) tří hodin u naplánované plavby trvající více než osm hodin, maximálně však dvacet čtyři hodin, nebo

d) šesti hodin u naplánované plavby trvající více než dvacet čtyři hodin.

Pokud zpoždění přesáhne dvojnásobek doby uvedené [pod písmeny] a) až d), je výše odškodnění stanovena na 50 % z ceny přepravního dokladu.

2. Cestující, kteří jsou držiteli časové nebo sezónní jízdenky, během jejíž doby platnosti dochází opakovaně ke zpoždění při připlutí, mohou žádat přiměřené odškodnění v souladu s úpravou odškodnění platnou v případě daného dopravce. Tato úprava uvádí kritéria pro stanovení zpoždění při připlutí a pro výpočet odškodnění.

3. Odškodnění se vypočítá vzhledem k ceně, kterou cestující skutečně zaplatil za zpožděnou osobní přepravu.

4. Pokud přeprava zahrnuje zpáteční cestu, vypočítá se odškodnění za zpožděné připlutí při cestě tam nebo cestě zpátky z poloviční ceny zaplacené za osobní přepravu cestujícím.

5. Odškodnění se vyplatí do jednoho měsíce od podání žádosti o odškodnění. Odškodnění lze uhradit prostřednictvím poukázek nebo jiných služeb, pokud jsou smluvní podmínky pružné, zejména pokud jde o dobu platnosti a místo určení. Na žádost cestujícího se odškodnění poskytne v penězích.

6. Odškodnění z ceny přepravního dokladu se nesnižuje o finanční náklady transakce, jako jsou poplatky, náklady na telefonní hovory a poštovné. Dopravci mohou zavést minimální výši částky, do níž nebude odškodnění vypláceno. Tato minimální částka nesmí být vyšší než 6 [eur].“

10. Článek 20 tohoto nařízení, nadepsaný „Výjimky“, stanoví:

„1. S výjimkou cestujících, kteří jsou držiteli časové nebo sezónní jízdenky, se články 17, 18 a 19 nepoužijí v případě cestujících, kteří mají otevřenou jízdenku, na níž není upřesněn čas vyplutí.

2. Články 17 a 19 se nepoužijí v případě, že je cestující o zrušení či zpoždění informován před zakoupením přepravního dokladu, nebo v případě, že zrušení či zpoždění zavinil cestující.

3. Ustanovení čl. 17 odst. 2 se nepoužije v případě, že dopravce prokáže, že zrušení či zpoždění je způsobeno povětrnostními podmínkami ohrožujícími bezpečný provoz lodi.

4. Článek 19 se nepoužije v případě, že dopravce prokáže, že zrušení či zpoždění je způsobeno povětrnostními podmínkami ohrožujícími bezpečný provoz lodi nebo mimořádnými okolnostmi bránícími uskutečnění osobní přepravy, jimž nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.“

11. Článek 24 uvedeného nařízení, nadepsaný „Stížnosti“, který je obsažen v kapitole IV tohoto nařízení, nadepsané „Obecná pravidla pro informace a stížnosti“, stanoví:

„1. Dopravci a provozovatelé terminálů zavedou nebo zachovávají přístupný mechanismus pro vyřizování stížností, které se týkají práv a povinností podle tohoto nařízení.

2. Chce-li cestující, na něhož se vztahuje toto nařízení, podat stížnost u dopravce či provozovatele terminálu, předloží ji ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy daná služba byla nebo měla být uskutečněna. Dopravce nebo provozovatel terminálu oznámí cestujícímu do jednoho měsíce od obdržení stížnosti, zda byla jeho stížnost uznána či zamítnuta nebo zda se stále projednává. Lhůta na poskytnutí konečné odpovědi nesmí být delší než dva měsíce od obdržení stížnosti.“

12. Článek 25 nařízení č. 1177/2010, nadepsaný „Vnitrostátní orgány pověřené prosazováním práva“, který je obsažen v kapitole V, nadepsané „Prosazování a vnitrostátní orgány pověřené prosazováním práva“, stanoví:

„1. Každý členský stát určí nový nebo pověří stávající orgán či orgány prosazováním tohoto nařízení ve vztahu k osobní přepravě a okružním plavbám z přístavů nacházejících se na jeho území, jakož i k osobním přepravám uskutečňovaným z třetí země do těchto přístavů. Každý orgán přijme nezbytná opatření k zajištění souladu s tímto nařízením.

Každý orgán musí být z hlediska své organizace, rozhodování o financování, právní struktury a procesu rozhodování nezávislý na obchodních zájmech.

2. Členské státy informují Komisi o orgánu nebo orgánech, které byly určeny podle tohoto článku.

3. Každý cestující může příslušnému orgánu určenému podle odstavce 1 nebo jakémukoli jinému příslušnému orgánu určenému členským státem podat v souladu s vnitrostátním právem stížnost na údajné porušení tohoto nařízení. Příslušný orgán poskytne cestujícím odůvodněnou odpověď v přiměřené lhůtě.

Členský stát může rozhodnout, že

a) cestující musí nejprve podat stížnost podle tohoto nařízení dopravci nebo provozovateli terminálu nebo

b) vnitrostátní orgán pověřený prosazováním práva nebo jakýkoli jiný příslušný orgán určený členským státem jedná jako odvolací orgán v případě stížností, které nebyly vyřešeny podle článku 24.

Členské státy, které se rozhodly vyjmout některé služby podle čl. 2 odst. 4, zajistí srovnatelný mechanismus prosazování práv cestujících.“

13. Článek 27 tohoto nařízení, nadepsaný „[s]polupráce mezi orgány pověřenými prosazováním práva“, stanoví:

„Vnitrostátní orgány pověřené prosazováním práva uvedené v čl. 25 odst. 1 si vyměňují informace o své práci, zásadách pro rozhodování a praxi v rozsahu potřebném pro jednotné uplatňování tohoto nařízení. Komise je při plnění tohoto úkolu podporuje.“

B. Irské právo

14. European Union (rights of passengers when travelling by sea and inland waterway) Regulations 2012 (S. I. č. 394/2012) [nařízení z roku 2012 (o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách) podle předpisů Evropské unie] (dále jen „nařízení z roku 2012“), přijaté dne 10. října 2012, určuje v článku 3 NTA jako orgán pověřený prosazováním nařízení č. 1177/2010 ve smyslu článku 25 tohoto nařízení č. 1177/2010.

15. Podle čl. 4 odst. 1 nařízení z roku 2012 NTA buď z vlastního podnětu, nebo na základě stížnosti cestujícího, pokud bude mít za to, že tento poskytovatel nedodržuje nebo porušuje nařízení č. 1170/2010, zajistí, aby bylo poskytovateli doručeno oznámení, v němž bude dotčené nesplnění nebo porušení vytčeno a kterým bude poskytovatel vyzván k tomu, aby za účelem splnění povinností stanovených v oznámení přijal taková opatření, jaká budou v dotčeném oznámení uvedena, a to ve lhůtě, která bude určena. Na základě čl. 4 odst. 3 nařízení z roku 2012 je nedodržení tohoto oznámení sankcionováno pokutami.

III. Skutkové okolnosti věci v původním řízení, řízení před Soudním dvorem a předběžné otázky

16. V roce 2016 společnost Irish Continental Group plc (ICG), mateřská společnost společnosti Irish Ferries, uzavřela smlouvu se společností založenou podle německého práva Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (dále jen „loděnice“) na zhotovení trajektového plavidla (dále jen „plavidlo“) s datem dodání tohoto plavidla, které bude plně způsobilé k provozu, společnosti ICG nejpozději dne 26. května 2018.

17. Plavidlo mělo být provozováno v letní sezóně roku 2018 a zajišťovat různé trasy, včetně nové stálé okružní trasy mezi Dublinem (Irsko) a Cherbourgem (Francie).

18. Vzhledem k délce plavby (přibližně 18 hodin) společnost Irish Ferries plánovala provozovat plavidlo obden střídavě s jiným plavidlem, které provozovala během sezóny 2018 na trasách mezi městy Rosslare (Irsko) a Cherbourg a mezi městy Rosslare a Roscoff (Francie), čímž by nabízela každodenní přepravu mezi Irskem a Francií, byť z jiných, resp. do jiných přístavů.

19. V lednu 2017 loděnice oznámila společnosti Irish Ferries, že plánovala dodání plavidla nejpozději do 22. června 2018.

20. Dne 27. října 2017 zahájila společnost Irish Ferries přijímání rezervací na plavidlo na sezónu 2018 s tím, že první plavba byla stanovena na 12. července 2018. Dne 1. listopadu 2017 loděnice potvrdila plánované datum dodání plavidla dne 22. června 2018.

21. E-mailem ze dne 18. dubna 2018 oznámila loděnice společnosti Irish Ferries, že plavidlo nebude dodáno dříve, než 13. července 2018 z důvodu zpoždění způsobených externími dodavateli vybavení, které využila jako subdodavatele, a rovněž zmínila „možnost pozdějšího dodání zejména kvůli překážkám v uspořádání venkovních prostor“.

22. Poté, co společnost Irish Ferries dne 20. dubna 2018 zjistila, že toto plavidlo nemůže nahradit ani plavidlem ve svém loďstvu, ani pronájmem náhradního plavidla prostřednictvím zprostředkovatele námořní dopravy, zrušila plavby plavidla až do nového data dodání prodlouženého o bezpečnostní lhůtu pro přípravu plavidla. Společnost Irish Ferries tak zrušila plánované plavby mezi 12. červencem a 29. červencem 2018 (dále jen „první zrušení“).

23. V rámci prvního zrušení podnikla společnost Irish Ferries několik kroků. Zejména vyrozuměla všechny dotčené cestující o zrušení plaveb dvanáct týdnů předem a nabídla jim okamžité proplacení přepravního dokladu v plné výši a bez jakýchkoli dalších podmínek nebo možnost změnit si rezervaci na jinou plavbu (dále jen „náhradní plavby“) dle vlastní volby. Vzhledem k tomu, že na dotčených trasách nebyla k dispozici žádná jiná totožná přeprava, nabídla společnost Irish Ferries dotčeným cestujícím řadu možností náhradních plaveb s různými přístavy vyplutí a připlutí přímo mezi Irskem a Francií (například v den předcházející původně stanovenému datu plavby nebo v den následující po tomto datu – nebo kdykoli jindy – podle kapacity) nebo nepřímo přes Velkou Británii (dále jen „pozemní most“). Skutečnost, že společnost Irish Ferries nabídla všem dotčeným cestujícím přesměrování přes pozemní most, nicméně NTA u předkládajícího soudu zpochybňuje.

24. Cestujícím, kteří byli přesměrováni do Rosslare (namísto Dublinu) nebo do Roscoffu (namísto Cherbourgu) jako přístavu vyplutí, resp. připlutí, nenabídla společnost Irish Ferries proplacení žádných dodatečných nákladů, které těmto cestujícím vznikly z důvodu změny přístavu vyplutí či připlutí (dále jen „dodatečné náklady“). Společnost Irish Ferries totiž měla za to, že dodatečné náklady nevznikly všem cestujícím, neboť někteří z nich se nacházeli blíže městu Rosslare a trávili dovolenou blíže městu Roscoff než městu Cherbourg.

25. Dne 9. května 2018 oznámil NTA společnosti Irish Ferries, že přezkoumává okolnosti prvního zrušení za účelem stanovení podmínek použití nařízení č. 1177/2010 v tomto případě a vyzval společnost Irish Ferries, aby vysvětlila, proč bylo podle jejího názoru toto zrušení způsobeno mimořádnými okolnostmi, které se vymykaly její kontrole. Společnost Irish Ferries předložila NTA podrobnou argumentaci týkající se dotčeného zrušení.

26. Dne 1. června 2018 si NTA vyžádal od společnosti Irish Ferries informace o tom, jak společnost Irish Ferries splnila své povinnosti dle článku 18 nařízení č. 1177/2010. Dne 8. června 2018 společnost Irish Ferries odpověděla a následovala výměna korespondence mezi oběma subjekty.

27. Dne 11. června 2018 loděnice společnosti Irish Ferries oznámila, že dodání plavidla bude dále zpožděno až do blíže neurčeného termínu v září z důvodu zpoždění subdodavatele při elektroinstalaci a instalaci trupu a palubního systému elektrického systému, jakož i zpoždění při dodávkách vnitřních prvků pro veřejné prostory. Vzhledem k tomu, že společnost Irish Ferries nemohla plavidlo provozovat, rozhodla se zrušit všechny plánované plavby po 30. červenci 2018 (dále jen „druhé zrušení“). V každém případě bylo plavidlo dodáno dne 12. prosince 2018, tedy se zpožděním přibližně o 200 dní.

28. V rámci druhého zrušení podnikla společnost Irish Ferries řadu kroků ve vztahu k dotčeným cestujícím, a sice zejména jednak je vyrozuměla o druhém zrušení ihned, jakmile se přesvědčila, že není možné najmout náhradní plavidlo, nejméně sedm až dvanáct týdnů předem, a jednak jim nabídla následující možnosti volby: možnost původní přepravu zrušit a získat okamžitou náhradu plné pořizovací ceny; možnost plavby do Francie na náhradních trasách bez náhrady případných dodatečných nákladů, a konečně možnost přesměrování přes pozemní most podle svého výběru mezi nabízenými, z jakéhokoli irského trajektového přístavu do francouzských přístavů, jako je Cherbourg, Roscoff, Calais a Caen. V posledně uvedeném případě byly náklady na pohonné hmoty spotřebované na cestě přes Velkou Británii cestujícím proplaceny.

29. Z těchto kroků vyplynulo, že z 20 000 cestujících, kterých se týkala tato zrušení, si možnost náhradních plaveb se společností Irish Ferries nebo jinými dopravci zvolilo 82 % cestujících, zatímco 3 % cestujících si zvolilo pozemní most a zbylých 15 % přijalo proplacení přepravního dokladu v plné výši.

30. V případě cestujících, kteří si zvolili náhradní plavbu, nebyly případné dodatečné náklady účtovány cestujícím, ale byly uhrazeny společností Irish Ferries. Mimoto společnost Irish Ferries uhradila případný rozdíl v ceně přepravního dokladu.

31. Cestujícím, kteří si zvolili pozemní most, společnost Irish Ferries proplatila pohonné hmoty spotřebované na cestě přes Velkou Británii.

32. Společnost Irish Ferries však nezaplatila náhradu za zpoždění při příjezdu do cílového místa určení cestujícím, kteří o to požádali na základě článku 19 nařízení č. 1177/2010, neboť měla za to, že jelikož nabídla přesměrování a náhradu ceny přepravního dokladu v souladu s článkem 18 tohoto nařízení, články 18 a 19 tohoto nařízení se nepoužijí současně.

33. Dne 1. srpna 2018 vydal NTA předběžné oznámení společnosti Irish Ferries o použití nařízení z roku 2012 na zrušené plavby, na které společnost Irish Ferries odpověděla dne 15. srpna 2018.

34. Dne 19. října 2018 přijal NTA rozhodnutí, na základě kterého se domníval zaprvé, že nařízení č. 1177/2010 se vztahovalo na zrušení plaveb mezi Dublinem a Cherbourgem v létě 2018, zadruhé, že společnost Irish Ferries porušila požadavky článku 18 tohoto nařízení a, zatřetí, že tento námořní dopravce nedodržel článek 19 uvedeného nařízení. V souladu s čl. 4 odst. 1 nařízení z roku 2012 bylo toto rozhodnutí provedeno vydáním dvou oznámení. Společnost Irish Ferries předložila k tomuto rozhodnutí své vyjádření.

35. Rozhodnutím ze dne 25. ledna 2019 NTA potvrdil oznámení vydaná na základě čl. 4 odst. 1 nařízení z roku 2012 a týkající se článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 (dále jen „sporné rozhodnutí“).

36. Zaprvé rozhodl, že společnost Irish Ferries porušila článek 18 nařízení č. 1177/2010, pokud jde o cestující dotčené zrušenými plavbami, pokud tito cestující museli cestovat do Rosslare nebo z něj (namísto Dublinu) anebo do Roscoff nebo z něj (namísto Cherbourgu). NTA vyzval společnost Irish Ferries, aby uhradila případné dodatečné náklady vzniklé cestujícím dotčeným zrušenými plavbami, kteří se rozhodli pro přesměrování do nebo z Rosslare (namísto Dublinu) anebo do nebo z Roscoffu (namísto Cherbourgu).

37. Zadruhé rozhodl, že společnost Irish Ferries porušila článek 19 nařízení č. 1177/2010 a nařídil jí, aby vyplatila odškodnění cestujícím dotčeným zpožděním do konečného místa určení, jak je stanoveno v přepravní smlouvě.

38. Společnost Irish Ferries napadla sporné rozhodnutí a oznámení vydaná podle článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 před High Court (Vrchní soud, Irsko) a tvrdila zaprvé, že se toto nařízení nepoužije, pokud ke zrušení došlo několik týdnů před datem plánovaných plaveb. Zadruhé společnost Irish Ferries zpochybnila výklad a použití článků 18 až 20 uvedeného nařízení ze strany NTA. Konkrétně tvrdila, že zpoždění dodávky plavidla představuje „mimořádnou okolnost", která ji osvobozuje od vyplacení odškodnění stanoveného v článku 19 tohoto nařízení. Zatřetí společnost Irish Ferries vytýkala NTA, že porušil článek 25 téhož nařízení a dopustil se překročení pravomoci. NTA totiž vykonal svou pravomoc v oblasti přepravních služeb z Francie do Irska, zatímco tyto služby spadaly do výlučné pravomoci francouzského orgánu. Začtvrté společnost Irish Ferries vytýkala NTA, že porušil článek 24 nařízení č. 1177/2010 tím, že neomezil účinek svého rozhodnutí na cestující, kteří podali stížnost ve formě a ve lhůtách stanovených v článku 24 tohoto nařízení. Zapáté a naposledy společnost Irish Ferries zpochybnila platnost uvedeného nařízení z hlediska zásad proporcionality, právní jistoty a rovného zacházení, jakož i článků 16, 17 a 20 Listiny základních práv Evropské unie (dále jen „Listina").

39. Za těchto okolností se High Court (Vrchní soud) rozhodnutím ze dne 22. července 2019, došlým Soudnímu dvoru dne 26. července 2019, rozhodl přerušit řízení a předložit k posouzení Soudnímu dvoru následující otázky:

„A. Použitelnost nařízení [č. 1177/2010]

1) Použije se [nařízení č. 1177/2010] (zejména článek 18 nebo 19 tohoto nařízení) za situace, kdy cestující učinili rezervace předem a uzavřeli přepravní smlouvy a kdy je osobní přeprava zrušena na základě oznámení učiněného alespoň sedm týdnů před plánovaným odplutím z důvodu zpoždění dodávky nového plavidla provozovateli trajektu? Jsou v tomto ohledu pro použitelnost [uvedeného] nařízení relevantní alespoň některé z následujících skutečností:

   a) dodávka se v konečném důsledku zpozdila o 200 dní;

   b) provozovatel trajektu musel zrušit celou sezónu plaveb;

   c) nebylo možné získat žádné vhodné náhradní plavidlo;

   d) více než 20 000 cestujících bylo provozovatelem trajektu přesměrováno na jiné plavby nebo jim byla nahrazena cena za jejich plavbu;

   e) plavby probíhaly na nové trase, kterou otevíral provozovatel trajektu, aniž byla k dispozici jakákoli podobná náhradní přeprava na původní trase?

   B. Výklad článku 18 [nařízení č. 1177/2010]

   Na tuto otázku je potřeba odpovědět pouze v případě, že je možné použít článek 18 [nařízení č. 1177/2010].

2) V případě, že je cestující přesměrován v souladu s [tímto] článkem 18, vzniká nová přepravní smlouva s tím, že právo na odškodnění podle článku 19 má být určeno v souladu s touto novou smlouvou, nikoli původní přepravní smlouvou?

3) a) Pokud je [uvedený] článek 18 použitelný, představuje v případě následného zrušení plavby a neexistence náhradní přepravy provozované na této trase (tj. neexistence přímé přepravy mezi uvedenými dvěma přístavy) poskytnutí náhradní plavby na kterékoli jiné dostupné trase nebo trasách, které si cestující zvolí, včetně trasy prostřednictvím pozemního mostu (tj. cestování z Irska do Spojeného království trajektem a poté silničním vozidlem do přístavu ve Spojeném království s napojením na Francii, přičemž náklady na pohonné hmoty jsou cestujícímu proplaceny provozovatelem trajektu, a dále cestování z tohoto přístavu do Francie, kdy si dotčený cestující volí každou z těchto plaveb), ‚přesměrování do cílového místa' ve smyslu [téhož] článku 18? Pokud ne, jaká kritéria mají být použita pro určení toho, zda je přesměrování prováděno za srovnatelných podmínek?

   b) V případě, že na zrušené trase není k dispozici žádná náhradní plavba, takže dotyčnému cestujícímu nelze zařídit přímou plavbu z původního přístavu nalodění do jeho cílového místa, jak je uvedeno v přepravní smlouvě, je dopravce povinen hradit dodatečné náklady vzniklé přesměrovanému cestujícímu při cestě do nového přístavu nalodění a z něj nebo do nového cílového přístavu a z něj?

C. Výklad článku 19 [nařízení č. 1177/2010]

4) a) Lze použít článek 19 [nařízení č. 1177/2010], pokud byla cesta ve skutečnosti zrušena již nejméně sedm týdnů před plánovaným vyplutím? Pokud se [tento] článek 19 použije, použije se toto ustanovení v případě, že byl použit článek 18 [tohoto nařízení] a cestující byl přesměrován bez příplatku nebo mu byla nahrazena cena přepravního dokladu nebo si zvolil pozdější plavbu?

   b) Pokud se článek 19 [nařízení č. 1177/2010] použije, jaké je ‚cílové místo určení' ve smyslu [tohoto článku]?

5) Pokud je možné použít článek 19 [nařízení č. 1177/2010]:

   a) Jak je za těchto okolností potřeba měřit dobu zpoždění?

   b) Jak má být vypočtena *cena* ve smyslu [tohoto] článku 19 při určování výše dlužného odškodnění a zejména pak – zahrnuje tato cena mimořádné náklady (např. náklady na kabiny, kotce a prémiové společenské prostory)?

D. Výklad čl. 20 odst. 4 [nařízení č. 1177/2010]

6) Pokud se nařízení [č. 1177/2010] použije, dosahují okolnosti a úvahy uvedené v první otázce intenzity ‚mimořádných okolností, jimž nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření' ve smyslu čl. 20 odst. 4 [nařízení č. 1177/2010]?

E. Výklad článku 24 [nařízení č. 1177/2010]

7) Má článek 24 [nařízení č. 1177/2010] za následek uložení kogentní povinnosti každému cestujícímu, který chce využít odškodnění dle článku 19 [tohoto] nařízení, aby podal stížnost ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy daná přeprava byla nebo měla být uskutečněna?

F. Výklad článku 25 [nařízení č. 1177/2010]

8) Je pravomoc příslušného vnitrostátního orgánu pověřeného prosazováním [nařízení č. 1177/2010] omezena na plavby, které zahrnují přístavy uvedené v článku 25 [tohoto nařízení], nebo se může vztahovat i na zpáteční plavbu z přístavu jiného členského státu do státu příslušného vnitrostátního orgánu?

G. Platnost rozhodnutí a oznámení

9) a) Jaké zásady a pravidla unijního práva by měl předkládající soud použít při posuzování platnosti rozhodnutí nebo oznámení vnitrostátního orgánu pověřeného prosazováním [nařízení č. 1177/2010] s ohledem na články 16, 17, 20 nebo 47 Listiny nebo na zásady proporcionality, právní jistoty a rovného zacházení?

b) Je kritériem nepřiměřenosti, které by měl vnitrostátní soud použít, kritérium zjevného pochybení?

H. Platnost nařízení č. 1177/2010

Tato otázka bude položena pouze v závislosti na odpovědích na předchozí otázky.

10) Je nařízení 1177/2010 podle unijního práva platné, a to zejména s přihlédnutím k:

a) článkům 16, 17 a 20 Listiny?

b) skutečnosti, že letečtí dopravci nemají povinnost platit náhradu škody, pokud o zrušení informují cestující v letecké dopravě nejméně dva týdny před plánovaným časem odletu [čl. 5 odst. 1 písm. c) bod i) nařízení č. 261/2004]?

c) zásadám proporcionality, právní jistoty a rovného zacházení?“

40. Písemná vyjádření předložili účastníci původního řízení, Irsko, Evropský parlament, Rada Evropské unie a Evropská komise. Stejné zúčastněné strany byly zastoupeny na jednání, které se konalo dne 9. září 2020.

IV. Analýza

41. Deset otázek uvedených v projednávané žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce se týká různých aspektů nařízení č. 1177/2010. Předkládající soud se svou první otázkou nejprve snaží zjistit, zda se toto nařízení použije na spor v původním řízení. Svou druhou až devátou otázkou pak žádá o výklad řady konkrétních ustanovení uvedeného nařízení. Konečně svou desátou otázkou tento soud žádá Soudní dvůr, aby rozhodl o platnosti téhož nařízení.

42. Za účelem přezkoumání platnosti aktu unijního práva je třeba nejprve odmítnout předpoklad, že tento přezkum nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení[6]. Analýza první otázky tedy musí předcházet analýze desáté otázky.

43. Dále, je-li platnost ustanovení aktu unijního práva zpochybněna z důvodu údajného porušení některých obecných zásad, je především nezbytné stanovit význam těchto ustanovení. Podle obecné interpretační zásady musí být ustanovení unijního aktu vykládána v co největším

6 – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 16. června 1981, Salonia (126/80, EU:C:1981:136, bod 6).

možném rozsahu způsobem, který nezpochybní jeho platnost, a v souladu s veškerým primárním právem [7]. Přezkoumat jejich platnost bez předchozího stanovení jejich významu by vedlo k ignorování této zásady. V rozsahu, v němž se druhá až devátá otázka týkají výkladu řady ustanovení nařízení č. 1177/2010, jehož platnost je předmětem desáté otázky, je tedy třeba nejprve odpovědět na tyto první otázky.

44. Moje analýza bude tedy respektovat pořadí otázek položených předkládajícím soudem. Nejprve přezkoumám působnost nařízení č. 1177/2010 (první otázka), poté konkrétní ustanovení nařízení (druhá až devátá otázka) a nakonec platnost tohoto nařízení (desátá otázka).

A. K použitelnosti nařízení č. 1177/2010

45. Svou první otázkou se předkládající soud obecně táže na použitelnost nařízení č. 1177/2010, a konkrétně na použitelnost článků 18 a 19 tohoto nařízení, v případě, že je námořní přeprava zrušena na základě oznámení učiněného alespoň sedm týdnů před plánovaným odplutím z toho důvodu, že dodání plavidla, které má podle jízdního řádu tuto přepravu zajišťovat, bylo zpožděno a plavidlo nemohlo být nahrazeno.

46. Předkládající soud sice klade i otázku týkající se použitelnosti nařízení č. 1177/2010 s ohledem na všechny okolnosti obsažené ve formulaci první otázky písm. a) až e). Nicméně společnost Irish Ferries, jejíž argumentace je základem první otázky, odkazuje na tyto okolnosti pouze na podporu své argumentace týkající se zásady *impossibilium nulla obligatio est*. Podle mého názoru nemohou v projednávané věci dotčené okolnosti změnit mou analýzu týkající použitelnosti nařízení č. 1177/2010, takže by neměly být předmětem izolovaného přezkumu. Naproti tomu tytéž okolnosti mohou být zohledněny v rámci šesté otázky a přezkumu „přiměřených opatření“ ve smyslu čl. 20 odst. 4 tohoto nařízení.

47. Kromě toho ve své první otázce předkládající soud používá dva odlišné pojmy, a sice pojem „rezervace předem“ učiněné cestujícími a pojem „přepravní smlouvy“ uzavřené cestujícími. Znění této otázky tedy může *a priori* naznačovat, že tento soud rozlišuje mezi těmito dvěma pojmy. První otázka se však týká cestujících, kteří současně učinili rezervace a uzavřeli přepravní smlouvy. Soudní dvůr tedy není vyzván, aby se samostatně zabýval jednak situací cestujících, kteří učinili rezervaci, a jednak situací cestujících, kteří uzavřeli přepravní smlouvu.

48. Pro úplnost je třeba poznamenat, že na rozdíl od nařízení č. 261/2004 nepoužívá nařízení č. 1177/2010 pojem „rezervace“ při vymezení své působnosti [8].

49. Ačkoli se tento pojem používá pouze v kapitole II nařízení č. 1177/2010, nadepsané „Práva osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí“, ustanovení této kapitoly mohou naznačovat, že rezervace předchází uzavření přepravní smlouvy. Články 7 a 8 tohoto nařízení totiž rozlišují mezi přijetím rezervace a vydáním přepravního dokladu.

[7] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, bod 44).

[8] – Článek 3 odst. 2 nařízení č. 261/2004 totiž v podstatě stanoví, že se toto nařízení použije na cestující při odletu z letiště pod podmínkou, že mají potvrzenou rezervaci a přihlásí se k přepravě.

50. V této souvislosti z definic obsažených v čl. 3 písm. m) a n) nařízení č. 1177/2010 vyplývá, že existence „přepravní smlouvy“ je prokázána zejména „přepravním dokladem“. Naproti tomu toto nařízení nestanoví obdobnou souvislost mezi „přepravní smlouvou“ a „rezervací“ [9]. Kromě toho čl. 3 písm. m) uvedeného nařízení stanoví, že přepravní smlouva je smlouva o přepravě „mezi dopravcem a cestujícím za účelem provedení jednorázové nebo vícenásobné osobní přepravy nebo okružní plavby“. Nelze tedy vyloučit, že unijní normotvůrce hodlal spojit postavení „cestujícího“ nikoli *s provedením rezervace* ale *s uzavřením* přepravní smlouvy. Nicméně, jak jsem uvedl [10], závěry, které vyvozuje předkládající soud v rámci první otázky, o existenci případných rozdílů mezi „rezervacemi předem“ a „přepravními smlouvami“, nejsou relevantní. Ze znění této otázky totiž vyplývá, že každý cestující, který učinil rezervaci, rovněž uzavřel přepravní smlouvu.

1. Vylíčení první předběžné otázky

51. První otázka má základ v argumentaci společnosti Irish Ferries, podle které se nařízení č. 1177/2010 vztahuje pouze na dvě kategorie cestujících, a to jednak na ty, jejichž bezprostřední plavba je zpožděna nebo zrušena a kteří se nacházejí fyzicky v přístavu, a jednak na cestující při okružní plavbě. Toto nařízení se naproti tomu nevztahuje na cestující, kteří byli informováni dopravcem o zrušení plavby na základě oznámení učiněného alespoň sedm týdnů před odplutím [11].

52. Za účelem tvrzení, že tato třetí kategorie cestujících nespadá do působnosti nařízení č. 1177/2010, společnost Irish Ferries odkazuje zaprvé na znění ustanovení tohoto nařízení a na jeho strukturu.

53. Konkrétně z použití výrazu „přerušení cesty“ v nadpisu kapitoly III nařízení č. 1177/2010 společnost Irish Ferries vyvozuje, že se toto nařízení nevztahuje na přepravu, která dosud nebyla zahájena.

54. Kromě toho čl. 17 odst. 1 a 2 nařízení č. 1177/2010 ukládá dopravcům povinnost poskytnout informace a určité služby („lehká jídla, stravu či občerstvení“ a „ubytování na plavidle nebo jinde“) cestujícím v případě zrušení nebo zpoždění přepravy. Podle společnosti Irish Ferries má toto ustanovení smysl pouze tehdy, pokud se vztahuje na cestující, kteří se již nacházejí v přístavu nebo v přístavním terminálu.

55. V tomto ohledu společnost Irish Ferries uvádí, že v případě zrušeného nebo zpožděného odplutí čl. 18 odst. 1 a 3 nařízení č. 1177/2010 jednak ukládá povinnost poskytnout „neprodleně“ cestujícímu přesměrování nebo náhradu ceny přepravního dokladu, a jednak stanoví, že náhrada odpovídá „neuskutečněné části nebo částem cesty“. Stejně tak článek 19 tohoto nařízení uvádí cestující „v případě zpoždění při připlutí“, a netýká se tedy tranzitních cestujících a cestujících, kteří jsou v přístavu. Mimoto rozsah zpoždění při odplutí a zpoždění při připlutí, uvedený v obou těchto ustanoveních, podle společnosti Irish Ferries znamená, že se jedná o ustanovení použitelné na tranzitní cestující nebo cestující, kteří jsou v okolí přístavu.

[9] – Článek 2 písm. g) nařízení č. 261/2004 nicméně stanoví souvislosti mezi „rezervací“ a „letenkou“ ve smyslu čl. 2 písm. f) tohoto nařízení. Podle tohoto prvního ustanovení se „rezervací“ rozumí skutečnost, že cestující má letenku nebo jiný důkaz, který udává, že rezervace byla leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy přijata a evidována.

[10] – Viz bod 47 tohoto stanoviska.

[11] – Oznámení alespoň sedm týdnů předem, uvedené v předběžných otázkách, se počítá podle data, kdy společnost Irish Ferries svým cestujícím sdělila zrušení přepravy. Viz bod 28 tohoto stanoviska.

56. Zadruhé společnost Irish Ferries tvrdí, že cestující v letecké a železniční přepravě nejsou odškodněni, pokud byli informováni o zrušení přepravy alespoň dva týdny předem [čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004] nebo dostatečně předem (pokyny pro výklad Komise [12]). Pokud nařízení č. 1177/2010 směřuje k zajištění, jak uvádí bod 1 odůvodnění tohoto nařízení, vysoké úrovně ochrany cestujících v námořní přepravě, srovnatelné s jinými druhy přepravy, toto nařízení se nemůže použít tehdy, pokud byla cestujícím zaslána oznámení o zrušení alespoň sedm týdnů předem.

57. Zatřetí společnost Irish Ferries tvrdí, že okolnosti uvedené v první otázce písm.) a až e) svědčí o rozsahu obtíží, s nimiž se setkala při zpoždění s dodáním. V této souvislosti s odkazem na zásadu *impossibilium nulla obligatio est* uznanou v judikatuře Soudního dvora [13] tvrdí, že ustanovení unijního práva nemůže ukládat povinnost, jejíž splnění není možné. Kromě toho v podstatě tvrdí, že zjištěné obtíže jsou takové povahy, že smlouvy uzavřené s cestujícími by měly být považovány za zrušené z důvodu nemožnosti splnění.

58. Vzhledem ke skutečnosti, že první otázka odráží argumentaci společnosti Irish Ferries, se budu touto otázkou zabývat s ohledem na tři výše uvedené soubory argumentů.

2. Ke znění a struktuře nařízení č. 1177/2010

59. Úvodem je třeba poznamenat, že čl. 2 odst. 1 nařízení č. 1177/2010, nadepsaný „Oblast působnosti“, určuje kategorie cestujících, na které se toto nařízení vztahuje, a že čl. 2 odst. 2 vymezuje kategorie cestujících, na které se toto nařízení nevztahuje. Není zde žádný náznak, že by skutečnost, že byl cestující předem informován o zrušení, vedla k jeho vyloučení z oblasti působnosti uvedeného nařízení. Taková podmínka se v tomto ustanovení jednoduše nevyskytuje.

60. Je sice pravda, že podle čl. 2 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 se toto nařízení vztahuje na cestující, kteří využívají osobní přepravu, nebo cestující při okružní plavbě. Z toho však nelze vyvodit, že se toto nařízení nevztahuje na cestující, kteří nejsou přítomni během těchto plaveb.

61. Nařízení č. 1177/2010 obsahuje ustanovení, o jejichž použitelnosti ve fázi předcházející fázi skutečné cesty není pochyb. Toto tvrzení dokládá čl. 4 odst. 2 tohoto nařízení, který v podstatě stanoví, že smluvní podmínky a tarify uplatňované dopravci nebo prodejci přepravních dokladů jsou nabízeny široké veřejnosti bez jakékoli diskriminace. Stejně tak čl. 7 odst. 1 uvedeného nařízení zakazuje odmítnout přijetí rezervace, vydání či jiné poskytnutí přepravního dokladu nebo nalodění osob pouze z důvodů zdravotního postižení nebo snížené pohyblivosti.

62. Kromě toho v návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách, kterým se mění nařízení (ES) č. 2006/2004 [14] (dále jen „návrh nařízení“), článek 2 tohoto návrhu neodkazoval na cestující, na které se toto nařízení použilo. Tento článek stanovil, že se toto nařízení „použije na obchodní přepravu cestujících po moři a na vnitrozemských vodních cestách“. V návaznosti na stanovisko

[12] – Sdělení Komise – Pokyny pro výklad [nařízení č. 1371/2007] (Úř. věst. 2015, C 220, s. 1), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015XC0704(01).

[13] – Společnost Irish Ferries se v tomto ohledu dovolává rozsudků ze dne 3. března 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, bod 42), a ze dne 6. listopadu 2018, Scuola Elementare Maria Montessori v. Komise, Komise v. Scuola Elementare Maria Montessori a Komise v. Ferracci (C-622/16 P až C-624/16 P, EU:C:2018:873, bod 79).

[14] – COM(2008) 816 final.

Parlamentu v prvním čtení [15] a návrh Rady v prvním čtení [16] toto ustanovení získalo v podstatě své konečné znění. Neexistuje žádný náznak, že tyto orgány měly v úmyslu zúžit působnost nařízení č. 1177/2010 ve smyslu navrhovaném společností Irish Ferries. Vzhledem k cíli zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících srovnatelnou s jinými druhy přepravy, který byl základem pro návrh nařízení při zahájení přípravných prací a který je uveden v bodě 1 odůvodnění, by takový úmysl musel být předmětem zvláštní pozornosti. Omezení působnosti nařízení č. 1177/2010 by ve skutečnosti vedlo ke snížení úrovně ochrany cestujících.

63. Dále, pokud jde konkrétně o použitelnost ustanovení kapitoly III nařízení č. 1177/2010, zejména článků 18 a 19 tohoto nařízení, domnívám se, že na rozdíl od toho, co tvrdí společnost Irish Ferries, nelze pojem „přerušení cesty“, který je obsažen v samotném nadpisu této kapitoly, vykládat v tom smyslu, že před přerušením cesty již musela část cesty proběhnout proto, aby situace spadala do této kapitoly. Podle výkladu společnosti Irish Ferries by definice pojmu „cesta“ v podstatě určovala působnost ustanovení této kapitoly. Jelikož však tento pojem není v tomto nařízení definován, musí být význam tohoto pojmu stanoven s maximální přesností.

64. Dále článek 20 nařízení č. 1177/2010, nadepsaný „Výjimky“, upravuje situace, ve kterých se články 18 a 19 tohoto nařízení nepoužijí. Ani informování o zrušení předem, ani přerušení během cesty nejsou mezi těmito situacemi uvedeny. Kromě toho v právní nauce bylo uvedeno, že situace, kdy dopravce odpovídá podle těchto ustanovení, aniž je cesta přerušena, jsou častější a důležitější z praktického hlediska [17].

65. Služby poskytované bezplatně cestujícím na základě čl. 17 odst. 1 a 2 nařízení č. 1177/2010 jsou sice pro cestujícího zvláště během jeho cesty relevantní. Povinnost uplatňovat toto ustanovení v takových situacích, jako je ta, která je popsána v první otázce, je však „zmírněna“ upřesněními v něm obsaženými, podle nichž musí být tyto služby poskytovány, pokud jde o lehká jídla, stravu či občerstvení, „v rozsahu přiměřeném čekací době, pokud jsou k dispozici nebo mohou být za přiměřených okolností dodány“, a pokud jde o ubytování na plavidle nebo jinde, je-li to nutné.

66. Konečně stačí poznamenat, že články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 neuvádějí povinnost být předem informován o zrušení jako podmínku jejich nepoužitelnosti. Kromě toho v průběhu přípravných prací nebyl do nařízení č. 1177/2010 převzat pozměňovací návrh č. 59, navržený Parlamentem v jeho stanovisku v prvním čtení, podle něhož námořní dopravce nehradí žádnou náhradu, pokud informoval cestujícího o zrušení plavby nejpozději tři dny před plánovaným odplutím. Tato okolnost podporuje úvahu, že normotvůrce neměl v úmyslu omezit působnost tohoto nařízení nebo článků 18 a 19 tohoto nařízení ve smyslu, který navrhuje společnost Irish Ferries.

[15] – Podle stanoviska Parlamentu, P6_TC1-COD(2008)0246, se nařízení použije „na obchodní přepravu cestujících po moři a na vnitrozemských vodních cestách prostřednictvím lodí pro přepravu osob“. Viz rovněž pozměňovací návrh č. 9 zprávy k návrhu nařízení [2008/0246(COD)].

[16] – Podle návrhu Rady (EU) č. 5/2010 (Úř. věst. 2010, C 122 E, s. 19) se nařízení použilo na přepravu cestujících nebo na cestující při okružní plavbě.

[17] – V tomto smyslu viz Stec, M., „Ochrona pasażera w transporcie morskim i w żegludze śródlądowej w świetle rozporządzenia (UE) nr 1177/2010”, v Kostański, P., Podrecki, P., a Targosz, T., (dir.), *Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple*, Wolters Kluwer, Varšava, 2017, s. 1408.

3. Ke srovnání nařízení č. 261/2004, 1371/2007, 1177/2010 a 181/2011

67. Podle bodu 1 odůvodnění nařízení č. 1177/2010 směřuje toto nařízení k zajištění *vysoké úrovně ochrany cestujících v námořní přepravě, srovnatelné* s jinými druhy přepravy. *De lege ferenda*, některé legislativní projekty usilují o zavedení podobné úrovně ochrany spotřebitele v rámci Unie [18]. Nicméně podle ustálené judikatury *situace podniků působících v odvětví provozu různých druhů dopravy není srovnatelná*, jelikož tyto jednotlivé druhy dopravy nejsou vzhledem ke způsobům jejich fungování, podmínkám jejich dostupnosti a rozdělení jejich sítí zaměnitelné, pokud jde o podmínky jejich používání [19].

68. K doložení tohoto názoru uvádím, že v unijním právu jsou práva cestujících v železniční dopravě stanovena nařízením č. 1371/2007. Toto nařízení zejména stanoví, že aniž ztratí právo na přepravu, může cestující od železničního podniku požadovat odškodnění v případě zpoždění mezi výchozí a cílovou stanicí uvedenými na přepravním dokladu, je-li jím postižen, za které nebyla poskytnuta náhrada jízdného [20]. Totéž nařízení nestanoví, že by železniční podniky byly zproštěny povinnosti odškodnění uvedené v čl. 17 odst. 1 nařízení č. 1371/2007, pokud je zpoždění způsobeno vyšší mocí. Za těchto okolností může vyvstat otázka, zda lze *per analogiam* použít důvody zproštění odpovědnosti dopravce stanovené nařízeními č. 261/2004, 1177/2010 a 181/2011, které se týkají přepravy cestujících letecky, lodí, autobusem a autokarem, na železniční přepravu.

69. V rozsudku ÖBB-Personenverkehr [21] Soudní dvůr na tuto otázku odpověděl záporně. S odkazem na judikaturu, kterou jsem citoval v bodě 67 tohoto stanoviska, Soudní dvůr uznal, že unijní zákonodárce mohl zavést v jednotlivých odvětvích dopravy pravidla upravující různé úrovně ochrany spotřebitele [22].

70. Vzhledem k těmto vysvětlením v judikatuře nelze na základě srovnání právních úprav týkajících se jednotlivých druhů dopravy zavést prostřednictvím judikatury řešení vedoucí k harmonizaci povinností dopravců v případě zrušení nebo zpoždění přepravy cestujících, pokud jde o jakýkoli druh dopravy. Je tedy třeba respektovat vůli unijního normotvůrce nevytvářet takovou souběžnost mezi těmito právními úpravami.

4. K zásadě impossibilium nulla obligatio est

71. Tato zásada znamená, že povinnosti, jejichž plnění je objektivně a absolutně nemožné, nemohou být tímto právem uloženy jednotlivcům [23] a že ustanovení unijního práva je třeba vykládat tak, aby bylo zabráněno tomu, aby byly takové povinnosti uloženy [24].

[18] – Viz Erceg, B., a Vasilj, A., „Current affairs in passengers rights protection in the European Union", EU *and Comparative Law Issues and Challenges*, 2018, sv. 2, s. 222 a 223.

[19] – Viz rozsudky ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, bod 96); ze dne 31. ledna 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, bod 56), a ze dne 26. září 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, bod 47).

[20] – Viz čl. 17 odst. 1 nařízení č. 1371/2007.

[21] – Rozsudek ze dne 26. září 2013 (C-509/11, EU:C:2013:613, bod 48).

[22] – Viz rozsudek ze dne 26. září 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, bod 47).

[23] – Viz *per analogiam s* judikaturou týkající se použití této zásady na rozhodnutí Komise, rozsudek ze dne 6. listopadu 2018, Scuola Elementare Maria Montessori v. Komise, Komise v. Scuola Elementare Maria Montessori a Komise v. Ferracci (C-622/16 P až C-624/16 P, EU:C:2018:873, bod 82 a citovaná judikatura).

[24] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 3. března 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, bod 42).

72. Objektivní a absolutní nemožnost však nelze stavět na roveň s obtížemi při plnění povinností vyplývajících z unijního práva. Ostatně význam cíle spočívajícího v ochraně spotřebitele, včetně cestujícího v námořní dopravě, může odůvodnit i značné negativní hospodářské důsledky pro určité hospodářské subjekty [25]. Kromě toho, zatímco články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 ukládají dopravci povinnosti, čl. 20 odst. 3 a 4 tohoto nařízení umožňuje tomuto dopravci se těchto povinností za zvláštních okolností zprostit a zajišťuje, aby se tento dopravce nenacházel v situaci srovnatelné se situací absolutní nemožnosti.

73. Ze stejných důvodů musí předkládající soud za účelem určení, zda na základě vnitrostátního práva musí být smlouvy s cestujícími považovány za zrušené z důvodu nemožnosti splnění, zohlednit skutečnost, že bez ohledu na právo rozhodné pro tyto smlouvy se tyto smlouvy týkají povinností vyplývajících z nařízení č. 1177/2010, které, jak jsem právě vysvětlil, nestaví dopravce do nemožnosti splnit své smluvní povinnosti.

74. Na závěr analýzy první předběžné otázky navrhuji odpovědět v tom smyslu, že nařízení č. 1177/2010, zejména články 18 a 19 tohoto nařízení, se použije v situaci, kdy je námořní doprava zrušena s oznámením před původně plánovaným odplutím z důvodu, že dodání plavidla, které mělo podle jízdního řádu tuto přepravu zajišťovat, bylo zpožděno a plavidlo nemohlo být nahrazeno.

B. K pojmu „cílové místo“ v článcích 18 a 19 nařízení č. 1177/2010

75. Ve své třetí otázce písm. a) předkládající soud žádá Soudní dvůr, aby objasnil, zda přesměrování cestujících, a to buď prostřednictvím náhradní přepravy provozované na jiné než původní, trase, nebo přes pozemní most (silniční nebo železniční), představuje „přesměrování do jeho cílového místa“ za „srovnatelných podmínek“ ve smyslu článku 18 nařízení č. 1177/2010.

76. Podstatou třetí otázky písm. b) předkládajícího soudu je, zda v případě, že na zrušené trase není k dispozici žádná náhradní plavba, musí přesměrovaní cestující ve smyslu článku 18 nařízení č. 1177/2010 obdržet odškodnění za jim vzniklé dodatečné náklady jednak při cestě do nového přístavu nalodění a z něj a jednak do nového cílového přístavu a z něj.

77. Čtvrtá otázka písm. b) se rovněž týká výkladu pojmu „cílové místo“ ve vztahu k právu na odškodnění, stanovenému v článku 19 nařízení č. 1177/2010.

78. Pro zodpovězení těchto otázek je nezbytné vyložit tento pojem „cílové místo“, který je obsažen v ustanoveních tohoto nařízení [26]. Proto navrhuji zabývat se těmito otázkami společně.

1. K pojmu „cílové místo“

79. Pojem „cílové místo“ obsažený v článcích 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 se týká cílového místa *uvedeného v přepravní smlouvě*. Ve struktuře tohoto nařízení tedy tento pojem vždy odpovídá místu určení dohodnutému stranami. Vzhledem k tomu, že „přepravní doklad“ ve smyslu čl. 3 písm. n) uvedeného nařízení představuje v podstatě důkaz o existenci přepravní smlouvy, musí být cílové místo jakožto její podstatná náležitost v zásadě rovněž uvedeno na přepravním dokladu.

[25] – Viz *per analogiam* rozsudek ze dne 23. října 2012, Nelson a další (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 81).

[26] – Viz má analýza týkající se druhé otázky a čtvrté otázky písm. a).

80. Mimoto se v nařízení č. 1177/2010 používá pojem „cílové místo“ k určení místa, do kterého musí být cestující dopraven (a ve spojení s časem příjezdu, v kolik hodin) přepravou prostřednictvím osobní přepravy cestujících, proto, aby bylo možné mít za to, že tato přeprava byla skutečně a řádně provedena. Uzavřením přepravní smlouvy totiž cestující získává právo na přepravu do cílového místa [27] a v případě zrušeného nebo zpožděného odplutí, na které se vztahuje článek 18 tohoto nařízení, má cestující právo na přesměrování do tohoto místa. Kromě toho v případě zpoždění při připlutí do cílového místa, je dopravce v zásadě povinen poskytnout cestujícímu odškodnění na základě článku 19 uvedeného nařízení.

81. Pojem „cílové místo“ tedy hraje důležitou roli, pokud jde o odpovědnost dopravce za poskytnutí osobní přepravy. Musí se tedy jednat o přesně specifikované místo „pod kontrolou“ dopravce, který musí být schopen určit dobu trvání cesty a čas připlutí podle tohoto místa určení. Dále vzhledem k tomu, že podmínky, za kterých je dopravce odpovědný podle článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010, jsou v zásadě stanoveny pro všechny cestující v rámci dotčené osobní přepravy, je nepravděpodobné, že by cílové místo mohlo být v přepravních smlouvách stanoveno individuálně. Proto je třeba mít za to, že pojem „cílové místo“ v zásadě odpovídá přístavu vylodění uvedenému v přepravní smlouvě pro původní plavbu.

82. Tato úvaha není zpochybněna argumentem společnosti Irish Ferries, podle kterého nařízení č. 1177/2010 používá pojem „přístav vylodění“, a že tudíž pojem „cílové místo“ nemůže mít stejný význam jako tento první pojem. Pojem „přístav vylodění“ je totiž použit pouze v článku 2 tohoto nařízení k určení oblasti působnosti tohoto nařízení. Okolnost, že toto ustanovení nepoužívá pojem „cílové místo“, je výsledkem terminologické úmluvy, která je v něm obsažena: podle článku 2 nařízení č. 1177/2010 se toto nařízení vztahuje na osobní přepravu, pokud *se přístav nalodění nachází na území členského státu*, a analogicky s touto pasáží, pokud jde o přepravu z třetí země, *pokud se přístav vylodění nachází na území členského státu*.

2. K přesměrování do cílového místa

83. I když článek 18 nařízení č. 1177/2010 stanoví, že v případě zrušeného nebo zpožděného odplutí se cestujícímu nabídne zejména přesměrování do cílového místa uvedeného v přepravní smlouvě, a to bez příplatku, za srovnatelných podmínek a při nejbližší příležitosti, je možné, že námořní dopravou cestující nedosáhne přístavu vylodění uvedeného v přepravní smlouvě pro původní plavbu.

84. Vzhledem k omezenému počtu dostupné osobní přepravy a přístavům, které mohou přijímat lodě s cestujícími, totiž nelze požadovat, aby cestujícím byla vždy nabídnuta doprava na trase, která je totožná s původně dohodnutou trasou. Jak uvádí společnost Irish Ferries, je možné, že nemusí existovat žádná náhradní přeprava pro tyto cestující na tomtéž spojení nebo ve stejný den. Uložení takového požadavku by proto znamenalo prodloužení lhůty „při nejbližší příležitosti“, při které má být přesměrování provedeno. Z obdobných důvodů může dopravce v rámci nařízení č. 261/2004 nabídnout náhradní let na jiné letiště, než je letiště uvedené v původním knihování [28], a to navzdory skutečnosti, že pojem „cílové místo“ je tímto nařízením

[27] – Článek 19 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 stanoví, že v případě zpoždění při připlutí může cestující požadovat odškodnění, *aniž by ztratil právo na přepravu*.

[28] – Podle čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 „[j]estliže v případě, kdy místo, město nebo region obsluhuje několik letišť a provozující letecký dopravce nabízí cestujícím let do jiného letiště, než které bylo uvedeno v původní rezervaci, nese provozující letecký dopravce náklady na přepravu cestujícího z tohoto jiného letiště buď na letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, nebo na jiné místo určení dohodnuté s cestujícím.“

striktně definován. To platí tím spíše pro osobní přepravu po moři a na vnitrozemských vodních cestách, které nejsou v praxi často využívány k tomu, aby se cestující dostali do přístavu vylodění a zde pobývali.

85. Během přesměrování však musí dopravce zajistit dopravu do cílového místa uvedeného v přepravní smlouvě pro původní plavbu nebo uhradit náklady na přepravu [29]. Článek 18 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 stanoví, že cestující má právo na přesměrování do cílového místa a, jak jsem uvedl v bodě 81 tohoto stanoviska, pojem „cílové místo“ v zásadě odpovídá přístavu vylodění uvedenému v přepravní smlouvě pro původní plavbu.

86. Není-li dopravce v rámci náhradní osobní přepravy povinen přepravit cestujícího po moři do přístavu vylodění uvedeného v přepravní smlouvě pro původní plavbu, nemusí být trasa použitá náhradním dopravním prostředkem *a fortiori* nutně stejná jako trasa uvedená v přepravní smlouvě pro původní trasu.

87. Přesměrování však musí být vždy provedeno za „srovnatelných podmínek“ ve smyslu článku 18 nařízení č. 1177/2010. V této souvislosti se předkládající soud zabývá otázkou, zda může náhradní plavba po odlišné trase zahrnovat použití jiných druhů dopravy, jako je silniční nebo železniční doprava přes pozemní most.

88. Nařízení č. 1177/2010 nedefinuje pojem „srovnatelné podmínky“ a pouze v bodě 13 odůvodnění stanoví, že cestující musí obdržet přesměrování „za uspokojivých podmínek“. Podmínky osobní přepravy jsou stanoveny v přepravní smlouvě, a proto musí být posouzení, zda jsou podmínky náhradní přepravy „srovnatelné“, provedeno s ohledem na tuto smlouvu. Výraz „srovnatelné podmínky“ se proto vztahuje k podstatným náležitostem smlouvy, jako je celková doba trvání cesty, čas připlutí, počet dalších spojení a třída přepravních dokladů. Vzhledem k cíli zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících sice nesmí být přesměrování prováděno na úkor cestujícího, je tedy nezbytné určit, zda jsou tyto podmínky „uspokojivé“ ve srovnání s podmínkami stanovenými v přepravní smlouvě, z pohledu cestujícího. Odkaz na smluvní podmínky nicméně umožňuje zajistit, aby nebyl opomenut zájem dopravce.

89. I když neexistuje žádný unijní právní rámec *de lege lata*, který by se přímo týkal ochrany práv cestujících v multimodálním kontextu [30], neznamená to, že multimodální doprava není přijatelným řešením pro systém ochrany cestujících zavedený v unijním právu. Ve skutečnosti se dokonce jedná o řešení, které cestující často využívají. Je také možné, že v některých případech může být toto řešení jedinou náhradní službou, která je k dispozici při nejbližší příležitosti.

90. Přesměrování prostřednictvím náhradních tras za použití odlišné trasy od trasy původní nebo přes pozemní most (silniční nebo železniční) tedy může představovat „přesměrování do cílového místa“ za „srovnatelných podmínek“ ve smyslu článku 18 nařízení č. 1177/2010, pokud jsou ostatní podmínky této trasy [31] srovnatelné s podmínkami stanovenými pro původní plavbu v přepravní smlouvě.

[29] – Viz body 91 až 94 tohoto stanoviska.

[30] – Viz Erceg, B., a Vasilj, A., *op. cit.* s. 230.

[31] – V tomto ohledu viz bod 88 tohoto stanoviska.

3. K dodatečným nákladům vzniklým přesměrovanému cestujícímu

91. Nyní je třeba zkoumat, zda dopravce musí uhradit přesměrovanému cestujícímu jednak dodatečné náklady, které cestujícímu vzniknou proto, aby se dostal do náhradních přístavů nalodění a vylodění, a jednak náklady, které mu vzniknou při opuštění těchto přístavů.

92. Článek 18 odst. 1 písm. a) nařízení č. 1177/2010 stanoví, že pokud je osobní přeprava zrušena, mají cestující právo volby mezi náhradou ceny přepravního dokladu nebo přesměrováním do cílového místa „bez příplatku“.

93. Jak jsem již uvedl v bodě *88* tohoto stanoviska, přesměrování nesmí být provedeno na úkor cestujícího. Přesměrování nevede ani k postavení cestujícího do nepřiměřeně výhodnější situace, než je situace stanovená ve sjednané přepravní smlouvě.

94. V této souvislosti nelze opomenout, že pokud jde o nepřerušovanou osobní přepravu, musí cestující vždy přijet do příslušných přístavů a náklady vzniklé za těchto okolností mu nejsou proplaceny. Vzhledem k úvahám uvedeným v předchozím bodě je třeba zmínku „bez příplatku“ obsaženou v článku 18 nařízení č. 1177/2010 chápat v tom smyslu, že cestujícímu se uhradí náklady vzniklé z důvodu přesměrování, které jsou vyšší než náklady, které by cestující nesl v případě nepřerušené osobní přepravy.

95. Abych shrnul analýzu třetí otázky písm. a) a b) a čtvrté otázky písm. b), podle mého názoru:

– pojem „cílové místo“ ve smyslu článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 v zásadě odpovídá přístavu vylodění uvedenému v přepravní smlouvě pro původní plavbu;

– přesměrování prostřednictvím náhradních tras za použití odlišné trasy od trasy původní nebo přes pozemní most (silniční nebo železniční) tedy může představovat „přesměrování do cílového místa“ za „srovnatelných podmínek“ ve smyslu článku 18 tohoto nařízení, pokud jsou ostatní podmínky této náhradní trasy srovnatelné s podmínkami stanovenými pro původní plavbu v přepravní smlouvě;

– článek 18 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že k přesměrování musí dojít bez příplatku, takže dopravce je povinen uhradit náklady vzniklé cestujícím proto, aby se dostali do náhradních přístavů nalodění a vylodění, jakož i náklady, které jim vzniknou při opuštění těchto přístavů, pokud jsou tyto náklady způsobené přesměrováním vyšší než náklady, které by cestující nesli v případě nepřerušené osobní přepravy.

C. K odškodnění na základě článku 19 nařízení č. 1177/2010 s ohledem na volbu, kterou může cestující učinit na základě článku 18 tohoto nařízení

96. Podstatou druhé otázky, čtvrté otázky písm. a) a páté otázky písm. a) předkládajícího soudu je, zda v případě, že byla zrušena osobní přeprava nejméně sedm týdnů před plánovaným odplutím a cestujícímu byla uhrazena cena přepravního dokladu nebo byl přesměrován nebo si zvolil plavbu později, může mít tento cestující nárok na odškodnění za zpoždění při připlutí na základě článku 19 nařízení č. 1177/2010 s ohledem na dobu připlutí stanovenou pro původní plavbu.

1. Vylíčení otázek

97. Čtvrtá otázka písm. a) předkládajícího soudu obsahuje dvě podotázky. První podotázka se týká toho, zda se použije článek 19 nařízení č. 1177/2010, pokud byla osobní přeprava zrušena nejméně sedm týdnů před plánovaným odplutím. Druhá podotázka, která je položena pouze v případě kladné odpovědi na první podotázku, se týká toho, zda cestující, kterému byla v důsledku takového zrušení uhrazena cena přepravního dokladu nebo který byl přesměrován nebo si zvolil plavbu později v souladu s článkem 18 nařízení č. 1177/2010, může mít nárok na odškodnění na základě článku 19 tohoto nařízení.

98. Podstatou páté otázky písm. a) předkládajícího soudu je, jak je třeba posuzovat délku zpoždění ve smyslu čl. 19 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 za okolností, které odpovídají okolnostem uvedeným ve čtvrté otázce písm. a), a sice okolnostem, kdy byla cesta zrušena alespoň sedm týdnů před plánovaným odplutím nebo kdy byl cestující přesměrován nebo mu byla uhrazena cena přepravního dokladu nebo si zvolil plavbu později.

99. Druhá otázka se v podstatě týká i toho, zda využití možnosti zvolit si přesměrování na základě článku 18 nařízení č. 1177/2010 cestujícím vede k uzavření nové přepravní smlouvy, takže právo na odškodnění, stanovené v článku 19 tohoto nařízení, musí být posuzováno nikoli s ohledem na dobu připlutí stanovenou pro původní plavbu, ale ve vztahu k době připlutí stanovené v této „nové“ přepravní smlouvě.

100. Vzhledem k tomu, že se tyto otázky týkají kumulativního uplatňování článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 za stejných okolností, navrhuji se jimi zabývat společně.

2. Ke kumulativnímu uplatňování článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010

101. Zaprvé je třeba uvést, že jak vyplývá z mé analýzy první otázky, okolnost, že osobní přeprava byla zrušena s oznámením před plánovaným odplutím, nevylučuje použití článku 19 nařízení č. 1177/2010 [32].

102. Zadruhé za účelem odpovědi na druhou otázku a čtvrtou otázku písm. a) je třeba určit, zda lze články 18 a 19 nařízení použít kumulativně, takže cestující, který použil toto první ustanovení, má stále nárok na odškodnění na základě tohoto druhého ustanovení.

103. Za účelem uvedení této otázky do širšího kontextu je třeba poznamenat, že články 16 až 18 nařízení č. 1177/2010 na jedné straně a článek 19 tohoto nařízení na straně druhé se týkají případů zpožděného odplutí a případů zpožděného připlutí. V právní nauce se uvádí, že unijní normotvůrce provedl toto rozlišení z důvodu, že v námořní dopravě je na rozdíl od jiných druhů dopravy možné během cesty zpoždění dohnat, takže cestující může dorazit do cílového místa v době stanovené v přepravní smlouvě bez zpoždění [33].

104. V této souvislosti si lze položit otázku, zda se i v případě, kdy byla osobní přeprava zrušena, stále jedná o zpožděné připlutí, které zakládá cestujícímu právo na odškodnění na základě článku 19 nařízení č. 1177/2010.

[32] – Viz body 63 až 66 tohoto stanoviska.

[33] – V tomto smyslu viz Stec, M., *op. cit.*, s. 1409.

105. Znění bodu 14 odůvodnění nařízení č. 1177/2010 naznačuje, že na tuto otázku je třeba odpovědět kladně. Tento bod odůvodnění stanoví, že „[d]opravci by měli cestujícím v *případě zrušení* nebo zpoždění osobní přepravy zajistit vyplacení odškodnění podle určitého procenta ceny přepravního dokladu“ [34]. V tomto duchu původní návrh nařízení v jednom ze svých ustanovení stanovil, že cestující, který má zpoždění při připlutí z *důvodu zrušení* nebo zpoždění při odplutí, může z tohoto důvodu požadovat odškodnění. Na základě stanoviska Parlamentu v prvním čtení [35] však bylo v souladu s tímto stanoviskem rozhodnuto neupřesnit možné důvody zpoždění při připlutí, které jsou nicméně obsaženy v bodě 14 odůvodnění nařízení č. 1177/2010.

106. Kromě toho podle čl. 20 odst. 2 a 4 nařízení č. 1177/2010 se článek 19 tohoto nařízení nepoužije „v případě, že je cestující o *zrušení* či zpoždění informován před zakoupením přepravního dokladu, nebo v případě, že zrušení či zpoždění zavinil cestující“ a „v případě, že dopravce prokáže, že *zrušení* či zpoždění je způsobeno povětrnostními podmínkami“ [36]. V systému nařízení č. 1177/2010 totiž zrušení osobní přepravy nevede samo o sobě ke ztrátě práva na přepravu, ale k volbě mezi náhradou ceny přepravního dokladu a přesměrováním, které může neprodleně vést do cílového místa. Pokud si cestující v případě zrušení zachovává právo na přepravu, může se vždy dovolávat článku 19 tohoto nařízení.

107. Zatřetí vyvstává otázka, zda použití článku 18 nařízení č. 1177/2010 (a obdržení náhrady ceny přepravního dokladu, přesměrování nebo volba pozdější plavby) ovlivňuje použitelnost článku 19 tohoto nařízení.

108. V tomto kontextu čl. 19 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 stanoví, že cestující mohou požadovat odškodnění v případě zpoždění při připlutí, *aniž by ztratili právo na přepravu*. Cestující má totiž nárok na přepravu, za kterou zaplatil. Ačkoli zrušení osobní přepravy nevede ke ztrátě tohoto práva [37], je tomu jinak v případě, že cestující v návaznosti na zrušení požádal o náhradu ceny přepravního dokladu v plné výši a tuto náhradu obdržel na základě čl. 18 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení. V takové situaci cestující ztrácí právo na přepravu, což je důvod, proč čl. 18 odst. 1 písm. b) uvedeného nařízení stanoví, že náhrada ceny přepravního dokladu je poskytována „případně spolu s bezplatnou zpáteční přepravou při nejbližší příležitosti do prvního místa vyplutí uvedeného v přepravní smlouvě“.

109. Naproti tomu, pokud si cestující nezvolil náhradu, ale přesměrování nebo pozdější plavbu, má stále právo na přepravu, za kterou zaplatil, a proto se může domáhat odškodnění na základě článku 19 nařízení č. 1177/2010.

110. Zbývá určit, zda v případě, že cestující byl přesměrován nebo si zvolil plavbu později, musí být odškodnění stanovené v článku 19 nařízení č. 1177/2010 určeno ve vztahu k době připlutí stanovené pro původní plavbu.

3. K výpočtu délky trvání zpoždění

111. Podle čl. 19 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 vzniká nárok na odškodnění tehdy, pokud délka trvání zpoždění překročí prahové hodnoty stanovené v tomto ustanovení v závislosti na délce trvání cesty. Uvedené ustanovení se týká práva na odškodnění cestujících v případě zpoždění *při*

[34] – Kurzivou zvýraznil autor tohoto stanoviska.

[35] – Viz pozměňovací návrh č. 57 ke zprávě k návrhu nařízení [COM(2008)0817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)].

[36] – Kurzivou zvýraznil autor tohoto stanoviska.

[37] – Viz bod 106 tohoto stanoviska.

připlutí do cílového místa určení uvedeného v přepravní smlouvě. Otázka, zda délka trvání zpoždění překračuje tyto prahové hodnoty, tak musí být posouzena ve vztahu k době připlutí a délce trvání cesty stanovenými v této smlouvě, která stanoví cílové místo.

112. Totéž platí pro práva přesměrovaných cestujících nebo práva cestujících, kteří si zvolili plavbu později.

113. Pokud je totiž v rámci přesměrování odplutí zpožděno nebo zrušeno, čl. 18 odst. 1 písm. a) nařízení č. 1177/2010 odkazuje rovněž na *cílové místo uvedené v přepravní smlouvě*, a upřesňuje, že k přesměrování musí dojít za *srovnatelných podmínek*. V tomto ohledu je zřejmé, že „cílové místo" je místem stanoveným při uzavření smlouvy, v níž jsou dohodnuty podmínky přepravy, a že přesměrování probíhá za podmínek srovnatelných s podmínkami, které byly původně dohodnuty.

114. Vzhledem k tomu, že články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 lze použít kumulativně a používají stejnou formulaci „cílové místo", je třeba mít za to, že tato formulace má v obou těchto ustanoveních stejný význam. Existence práva na odškodnění na základě článku 19 tohoto nařízení musí být proto určena s ohledem na podmínky dohodnuté stranami přepravní smlouvy pro původní plavbu.

115. V důsledku toho zpoždění odpovídá rozdílu mezi smluvně sjednanou dobou připlutí a skutečnou dobou připlutí do cílového místa.

116. Pokud v důsledku náhradní osobní přepravy nebyl cestující dopraven do původně dohodnutého cílového místa, je tedy v zásadě třeba, jak navrhuje NTA a pokud to cestující požaduje, vypočítat zpoždění ve vztahu k době, kdy by cestující připlul do cílového místa uvedeného v přepravní smlouvě za předpokladu, že by přesměrování pokračovalo z náhradního přístavu vylodění do tohoto místa určení.

117. Naproti tomu, jak vyplývá z bodu 108 tohoto stanoviska, v případě, že byla cestujícímu nahrazena cena přepravního dokladu v plné výši v souladu s čl. 18 odst. 1 písm. b) nařízení č. 1177/2010, otázka odškodnění na základě článku 19 tohoto nařízení nevyvstává.

118. Na rozdíl od toho, co tvrdí společnost Irish Ferries, skutečnost, že přesměrování nebo zvolení plavby později je výsledkem volby cestujícího, nemůže zpochybnit výše uvedené úvahy. Při uzavření původní přepravní smlouvy si totiž tento cestující již zvolil cílové místo, dobu připlutí a délku trvání cesty. Skutečnost, že osobní přeprava nebyla provedena v souladu s těmito podmínkami, je výsledkem skutečností, které lze přičíst dopravci. Posouzení, že následná volba uložená cestujícímu v důsledku těchto skutečností ho zbavuje práva na odškodnění, by vedlo k tomu, že by se dopravce mohl zprostit povinností, které pro něj vyplývají z článku 19 nařízení č. 1177/2010, v důsledku přesměrování do cílového místa [38]. Na rozdíl od situace plné náhrady ceny přepravního dokladu neobsahuje znění tohoto nařízení žádný náznak, který by umožňoval

[38] – Pro doplnění, cestující, který si zvolil přesměrování, může být rovněž postižen zpožděním při připlutí v případě náhradní plavby. V takovém případě je třeba určit, zda se článek 19 nařízení č. 1177/2010 vztahuje rovněž na toto zpoždění. Viz *per analogiam* rozsudek ze dne 12. března 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), ve kterém Soudní dvůr rozhodl, že cestující v letecké dopravě, kterému byla poskytnuta náhrada z důvodu zrušení letu a který přijal nabídnutý přesměrovaný let, má nárok na poskytnutí náhrady z důvodu zpoždění přesměrovaného letu. Je pravda, že čl. 7 odst. 2 nařízení č. 261/2004 neponechává žádnou pochybnost ohledně skutečnosti, že náhrada je poskytována i v situaci, kdy je cestujícímu nabídnuto přesměrování do cílového místa jiným letem. Z mé analýzy vyplývá, že tak tomu je i v případě nařízení č. 1177/2010. I když přitom společnost Irish Ferries odkazuje na takovou situaci, taková situace není uvedena v předběžných otázkách.

přijmout toto řešení v situaci přesměrování[39]. Kromě toho situace, kdy se toto ustanovení nepoužije, jsou uvedeny v článku 20 uvedeného nařízení, a skutečnost, že cestujícímu je nabídnuto takové přesměrování, není v tomto článku zmíněna.

119. Proto navrhuji odpovědět na druhou otázku, čtvrtou otázku písm. a) a na pátou otázku písm. a) tak, že článek 19 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že pokud byla osobní přeprava zrušena s oznámením před plánovaným odplutím a cestující si zvolí přesměrování nebo plavbu později, může si tento cestující nárokovat odškodnění na základě článku 19 tohoto nařízení s ohledem na zpoždění při připlutí do cílového místa uvedeného v přepravní smlouvě pro původní plavbu. Pokud cestující požaduje takové odškodnění, zpoždění odpovídá rozdílu mezi smluvně sjednanou dobou připlutí a dobou, kdy cestující připlul do cílového místa uvedeného v přepravní smlouvě, za předpokladu, že přesměrování pokračovalo z náhradního přístavu vylodění do tohoto místa. Naproti tomu cestující, který si zvolil a získal náhradu ceny přepravního dokladu v plné výši, si toto odškodnění nárokovat nemůže.

D. K pojmu „cena přepravního dokladu“ ve smyslu článku 19 nařízení č. 1177/2010

120. Podstatou páté otázky písm. b) předkládajícího soudu je určení složek „ceny přepravního dokladu“ ve smyslu článku 19 nařízení č. 1177/2010. V tomto rámci se předkládající soud táže, zda cena přepravního dokladu zahrnuje náklady na dodatečné volitelné služby zvolené cestujícím, jako je rezervace kabiny nebo kotce, nebo dále přístup do prémiových společenských prostor.

121. Pojem „cena přepravního dokladu“ se sice používá v článcích 18 a 19 nařízení č. 1177/2010, toto nařízení nicméně neobsahuje definici tohoto pojmu.

122. Během přípravných prací na nařízení č. 1177/2010 Parlament navrhl vložit definici pojmu „cena přepravního dokladu“, která by sloužila jako „základ, za kterého bude vycházet jakékoli odškodnění“. Podle tohoto návrhu se jednalo „[o] náklady zaplacené za dopravu a ubytování na plavidle. Nezahrnuje náklady na jídlo, ostatní činnosti a jakékoliv nákupy na palubě“[40]. Rada uvedený návrh nepřevzala. Naproti tomu Rada stanovila podrobné podmínky výpočtu částek, které mají být cestujícímu vyplaceny, v souladu s články 18 a 19 tohoto nařízení.

123. Z článku 19 nařízení č. 1177/2010 vyplývá, že cena přepravního dokladu slouží jako základ pro výpočet odškodnění v případě zpoždění při připlutí. Toto odškodnění odpovídá procentnímu podílu (nejméně 25 % nebo 50 %) ceny přepravního dokladu a vypočítá se podle čl. 19 odst. 3 tohoto nařízení vzhledem k ceně, kterou cestující *skutečně zaplatil za* zpožděnou *osobní přepravu*.

124. Z toho vyvozuji, že cena přepravního dokladu ve smyslu čl. 19 odst. 3 nařízení č. 1177/2010 odpovídá celkové částce zaplacené cestujícím za osobní přepravu. Odškodnění uvedené v tomto ustanovení se vypočítá vzhledem k této ceně a je určeno k náhradě částky zaplacené za osobní přepravu, která nebyla provedena v souladu s přepravní smlouvou[41]. S ohledem na smlouvu se přitom selhání služby dopravce týká nejen nedodržení cílového místa, ale také podmínek

[39] – Viz bod 108 tohoto stanoviska.

[40] – Viz pozměňovací návrh č. 22 ke zprávě k návrhu nařízení [COM(2008) 817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)].

[41] – Viz *per analogiam* ohledně odškodnění stanoveného v článku 17 nařízení č. 1371/2007, formulovaného obdobně v článku 19 nařízení č. 1177/2010, rozsudek ze dne 26. září 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, bod 38), ve kterém Soudní dvůr uvedl, že „účelem odškodnění, jehož výše se počítá z ceny přepravního dokladu, je naproti tomu kompenzovat cestujícímu cenu, kterou zaplatil jako protihodnotu za službu, která nakonec nebyla poskytnuta v souladu s přepravní smlouvou“.

přepravy, za které cestující zaplatil. Tyto podmínky se týkají zejména výběru kabiny, kotce nebo třídy přepravního dokladu. Naproti tomu částky zaplacené za služby mimo osobní přepravu, jako jsou provize cestovní kanceláře, nesmí být do ceny přepravního dokladu zahrnuty.

125. Jak totiž uvádí Komise, na rozdíl od nařízení č. 261/2004 nestanoví nařízení č. 1177/2010 standardizované paušální odškodnění pro každého cestujícího, neboť jeho výše závisí na ceně přepravního dokladu zakoupeného cestujícím. Za těchto podmínek by nezohlednění druhu přepravního dokladu a takových skutečností, jako je třída (první nebo druhá) nebo ubytování na plavidle, nerespektovalo volbu unijního normotvůrce nezavést takové paušální odškodnění.

126. Kromě toho výklad článku 19 nařízení č. 1177/2010, který navrhuji, umožňuje cestujícímu snadno určit výši odškodnění, na které má v případě zrušení nárok. Podle této logiky lze z pojmu „cena přepravního dokladu“ ve smyslu tohoto ustanovení vyloučit část ceny přepravního dokladu odpovídající částkám zaplaceným za samostatné služby ve vztahu k osobní přepravě, za podmínky, že tato část ceny přepravního dokladu je jasně určitelná a „oddělitelná“ od částky zaplacené za osobní přepravu.

127. Vzhledem k výše uvedeným úvahám se domnívám, že je třeba odpovědět na pátou otázku písm. b) tak, že článek 19 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že cena přepravního dokladu zahrnuje náklady na dodatečné volitelné služby zvolené cestujícím, jako je rezervace kabiny nebo kotce, nebo dále přístup do prémiových společenských prostor.

E. K výkladu čl. 20 odst. 4 nařízení č. 1177/2010

1. Úvodní poznámky k šesté předběžné otázce

128. Ve své šesté otázce se předkládající soud táže Soudního dvora, zda lze zpoždění v délce 200 dnů při dodání plavidla pro osobní přepravu, které vedlo ke zrušení všech plaveb plánovaných pro nové námořní spojení, považovat za mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 20 odst. 4 nařízení č. 1177/2010 a zda takové zpoždění zprošťuje dopravce jeho povinnosti poskytnout odškodnění cestujícím.

129. Z článku 20 odst. 4 nařízení č. 1177/2010 vyplývá, že dopravce není povinen poskytnout odškodnění cestujícím na základě článku 19 tohoto nařízení, pokud prokáže, že zrušení či zpoždění je způsobeno mimořádnými okolnostmi bránícími uskutečnění osobní přepravy, jimž nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

130. Předkládající soud se v této otázce omezuje při popisu okolností, které si přeje přezkoumat ve světle čl. 20 odst. 4 nařízení č. 1177/2010, na uvedení „okolností a úvah uvedených v první otázce“. Ze společného výkladu první a šesté otázky vyplývá, že pro tento soud je v podstatě příčinou překážky uskutečnění dotčené osobní dopravy zpoždění v dodání.

131. Kromě toho pokud první otázka uvádí další určité okolnosti, zejména ty, že nemohlo být získáno žádné vhodné náhradní plavidlo, že neexistovala žádná podobná náhradní přeprava a že více než 20 000 cestujících bylo dotčeno pozdním dodáním, domnívám se, že by neměly být považovány za „mimořádné okolnosti“, ale spíše za „přiměřená opatření“ ve smyslu čl. 20 odst. 4 nařízení č. 1177/2010.

2. Ke kritériím určení „mimořádných okolností“

132. Stejně jako obdobná ustanovení nařízení č. 261/2004 stanoví článek 19 nařízení č. 1177/2010 zásadu práva na odškodnění cestujících, zatímco čl. 20 odst. 4 tohoto nařízení stanoví situace, kdy není námořní dopravce povinen toto odškodnění poskytnout. Toto posledně uvedené ustanovení je tedy třeba považovat za odchylku od zásady stanovené článkem 19 uvedeného nařízení, a nesmí být tedy vykládáno extenzivně [42].

133. Kromě toho bod 17 odůvodnění nařízení č. 1177/2010 uvádí přehled událostí, které mohou spadat pod pojem „mimořádné podmínky“ [43]. Tento seznam („mimo jiné“) není taxativní. V každém případě tyto události nejsou samozřejmě součástí nerušeného výkonu námořní dopravy a vymykají se kontrole dopravce.

134. V tomto duchu bod 19 odůvodnění nařízení č. 1177/2010 odkazuje na judikaturu, podle které mohou pod pojem „mimořádné okolnosti“ spadat výlučně události, které jednak nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného dopravce, a jednak se vymykají jeho účinné kontrole. Obě tato kritéria určil Soudní dvůr ve své judikatuře týkající se nařízení č. 261/2004. Bod 19 odůvodnění nařízení č. 1177/2010 tedy odráží vůli unijního normotvůrce postavit výklad pojmu „mimořádné okolnosti“ ve smyslu nařízení č. 1177/2010 na roveň výkladu stanovenému Soudním dvorem v jeho judikatuře týkající se nařízení č. 261/2004 [44].

135. Konečně z této judikatury vyplývá, že obě kritéria jsou kumulativní [45] a jsou určena s ohledem na povahu nebo původ události, která zabránila výkonu činnosti přepravy cestujících [46]. Z uvedené judikatury lze rovněž vyvodit, že obě tato kritéria jsou jedinými platnými kritérii, která určují přítomnost mimořádných okolností. Ani četnost [47] ani neočekávanost [48] události totiž neznamenají, že tato událost představuje mimořádnou okolnost.

136. Vzhledem k právě uvedeným vysvětlením je třeba poznamenat, že na rozdíl od toho, co tvrdí společnost Irish Ferries a Irsko, výjimečná a neobvyklá nebo nepředvídatelná povaha zpoždění v dodání neumožňuje toto zpoždění kvalifikovat jako „mimořádnou okolnost“ [49].

[42] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 20).

[43] – Podle tohoto bodu odůvodnění „[m]imořádné okolnosti by měly mimo jiné zahrnovat přírodní katastrofy, jako jsou požáry či zemětřesení, teroristické útoky, války a vojenské či civilní ozbrojené konflikty, povstání, vojenské či protiprávní konfiskace, pracovní spory, vylodění nemocných, zraněných či mrtvých osob, pátrací a záchranné operace na moři či na vnitrozemských vodních cestách, opatření nezbytná pro ochranu životního prostředí, rozhodnutí učiněná orgány řízení dopravy nebo přístavními orgány nebo rozhodnutí příslušných orgánů týkající se veřejného pořádku a bezpečnosti a dále zajištění naléhavých přepravních potřebou“.

[44] – Pojem „mimořádné okolnosti“ se používá ke kvalifikaci okolností, za nichž je dopravce zproštěn povinnosti poskytnout odškodnění, která platí na základě nařízení č. 261/2004 v případě zrušených nebo zpožděných odletů a na základě nařízení č. 1177/2010 v případě zpoždění při připlutí. Jsem toho názoru, že tento rozdíl nebrání tomu, aby kritéria určení „mimořádných okolností“ stanovená Soudním dvorem v kontextu nařízení č. 261/2004 byla použitelná v kontextu nařízení č. 1177/2010.

[45] – V nedávné době viz rozsudek ze dne 11. června 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, bod 37).

[46] – V nedávné době viz rozsudek ze dne 11. června 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, bod 37).

[47] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 36).

[48] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, bod 41).

[49] – Naproti tomu při určení, zda nebylo možné zabránit překážce výkonu osobní přepravy, i když byla přijata všechna přiměřená opatření, lze vzít v úvahu okolnosti týkající se rysů zpoždění.

137. Kromě toho rozlišení mezi mimořádnými okolnostmi a okolnostmi, které nemají tuto povahu, nelze provést na základě zjednodušeného rozlišení mezi vnějšími a vnitřními okolnostmi. Ve své judikatuře Soudní dvůr již rozhodl, že v určitých případech jednání třetích osob nezprošťují dopravce jeho povinnosti poskytnout odškodnění jako mimořádné okolnosti [50].

3. Ke kritériu povahy vlastní běžnému výkonu činnosti námořního dopravce

138. Pokud jde o kritérium povahy vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného dopravce, musím uvést, že aby mohl námořní dopravce zajišťovat osobní přepravu, musí mít k tomuto účelu používané plavidlo. *A fortiori* k běžnému výkonu činnosti námořního dopravce je nezbytné či dokonce vlastní mít k dispozici flotilu. Na základě obdobného použití uvažování, které Soudní dvůr rozvinul ve svém rozsudku Krüsemann a další [51], lze mít za to, že organizace a údržba flotily jsou součástí běžných opatření správy námořního dopravce a některá rizika, která tato opatření doprovázejí, jsou rovněž vlastní běžnému výkonu činnosti tohoto dopravce.

139. Dopravce se samozřejmě může rozhodnout předvídat dodání plavidla a nabídnout cestujícím rezervace před tím, než bude mít toto plavidlo k dispozici. V tomto ohledu společnost Irish Ferries tvrdí, že takové jednání je v odvětví námořní osobní přepravy běžné. Pokud dopravce učiní takové rozhodnutí, třebaže je dotčené plavidlo jediné, které lze použít k zajištění osobní přepravy na dané trase, je nicméně vystaven hospodářskému riziku, které musí rovněž řídit. Z hlediska struktury nařízení č. 1177/2010 dotčený dopravce toto riziko internalizuje a začleňuje jej do své běžné činnosti.

140. Kromě toho podmínky pro objednání a dodání plavidla jsou stanoveny ve smlouvě uzavřené dopravcem. Každá smlouva přitom nese rizika [52]. V tomto případě je zpoždění dodání důsledkem okolností, které vyplývají z jednání jedné ze smluvních stran nebo z jednání subdodavatelů této strany [53]. Jedná se tedy o narušení, které je součástí obvyklého smluvního rizika. Nic nenasvědčuje tomu, že by zpoždění bylo způsobeno jednáním mimo plnění smluvních závazků smluvní strany nebo jejích subdodavatelů, nebo dokonce běžných služeb loděnice [54]. V této souvislosti obvyklé smluvní riziko zahrnuje také případ nesplnění smlouvy. Skutečnost, že zpoždění činilo 200 dnů, tedy tuto úvahu nemůže zpochybnit.

[50] – V rozsudku ze dne 17. dubna 2018, Krüsemann a další (C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17, EU:C:2018:258, body 40 až 44), Soudní dvůr rozhodl, že „divoká stávka“ nemůže být kvalifikována jako „mimořádná okolnost“, jelikož rizika plynoucí ze sociálních důsledků, které doprovázejí restrukturalizační a reorganizační opatření podniků, musí být považována za vlastní běžnému výkonu činnosti. Kromě toho v rozsudku ze dne 4. dubna 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, bod 29), Soudní dvůr připomněl s odkazem na usnesení ze dne 14. listopadu 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), že náraz mobilních nástupních schůdků patřících letišti do letadla nemůže být kvalifikován jako „mimořádná okolnost“. Soudní dvůr rozhodl, že okolnost, že *přistavení takového zařízení se obvykle provádí ve spolupráci s posádkou dotyčných letadel*, může odrážet skutečnost, že událost, která byla původem selhání dopravce, byla pod kontrolou tohoto dopravce. Nicméně tato úvaha nemění skutečnost, že dotčená překážka byla způsobena jednáními třetích osob.

[51] – Rozsudek ze dne 17. dubna 2018 (C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17, EU:C:2018:258, body 40 až 42).

[52] – Viz zejména 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, sv. 35(2), s. 286.

[53] – Jak jsem uvedl ve vylíčení skutkového stavu, podle předkládajícího soudu je opožděné dodání důsledkem zpoždění externích výrobců zařízení, které loděnice najala jako subdodavatele, anebo překážek v uspořádání venkovních prostor a v dodávkách vnitřních prvků pro veřejné prostory.

[54] – Lze si představit například případ plavidla ve výrobě, které by bylo dotčeno opatřeními vojenské konfiskace. Viz *per analogiam* usnesení ze dne 14. listopadu 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, bod 19), ve kterém Soudní dvůr rozhodl, že na škodu na letadle, kterým měl být uskutečněn sporný let, *způsobenou jiným jednáním než jednáním, které je součástí běžných služeb letiště*, jako je například sabotáž nebo teroristický čin, se vztahuje pojem „mimořádné okolnosti“.

141. Kromě toho každá smlouva může představovat mechanismus řízení rizik. Komise totiž uvádí, že objednávka nového plavidla je plánována předem a je obecně předmětem podrobné smlouvy, která obsahuje ustanovení týkající se zpoždění při dodání. V tomto duchu na jednání NTA konstatoval, že smlouva z roku 2016 vycházela ze standardního vzoru, který se používá v mezinárodní praxi, a obsahovala mechanismus náhrad v případě neoprávněného zpoždění. Existence mechanismů řízení rizik ve smlouvách o dodání plavidel podle mého názoru potvrzuje uznání existence obvyklého smluvního rizika spojeného s takovým dodáním.

142. Toto zjištění nebylo zpochybněno společností Irish Ferries, která v tomto ohledu uvedla, že tento mechanismus nepostačoval k pokrytí ztrát a škod, které jí vznikly. Vzhledem k úrovni ochrany cestujících, kterou má struktura nařízení č. 1177/2010 za cíl stanovit, nemůže totiž skutečnost, že mechanismus řízení obvyklého smluvního rizika podle jedné ze smluvních stran není dostatečný, vést k situaci, v níž toto riziko nesou cestující. Dopravce nemůže přenášet na úkor cestujících hospodářské riziko, které začlenil do své běžné činnosti [55].

143. Navrhuji tak konstatovat, že čl. 20 odst. 4 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že zpoždění dodání plavidla vyplývající z jednání jedné ze smluvních stran nebo jednání subdodavatelů této strany je vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného dopravce, pokud tento dopravce začal nabízet rezervace a uzavřel přepravní smlouvy s cestujícími předtím, než mu bylo plavidlo dodáno, a tudíž se na něj nevztahuje pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení.

144. Vzhledem k tomu, že obě kritéria pro určení „mimořádných okolností“ jsou kumulativní, měla by tato úvaha postačovat k domněnce, že pozdní dodání plavidla takovou okolnost nepředstavuje. V případě, že by Soudní dvůr nicméně tuto úvahu nepřijal, provedu nyní analýzu druhého kritéria.

4. Ke kritériu účinné kontroly

145. Soudní dvůr ve své judikatuře týkající se odvětví osobní letecké přepravy odkazuje na kritérium působnosti dopravce k posouzení, zda se událost mohla vymykat jeho účinné kontrole [56].

146. V této souvislosti v rozsudku van der Lans [57] Soudní dvůr rozhodl, že se předcházení poruše nebo oprava, kterou si taková porucha vyžádá, nevymykají účinné kontrole dotyčného leteckého dopravce, neboť právě jemu přísluší zajistit údržbu a řádný chod letadel, která provozuje pro účely své hospodářské činnosti.

[55] – Viz *per analogiam* Malenovský, J., „Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU“, v Bobek, M., a Prassl, J. (eds), EU *Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart Publishing, Oxford, 2016, s. 32, který uvádí, že zatížení cestujících hospodářským rizikem činnosti, kterou dopravce svobodně vykonával, je v rozporu s cílem zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících. Kromě toho ve svém rozsudku ze dne 4. července 2018, Wirth a další (C-532/17, EU:C:2018:527, C-532/17, bod 23), Soudní dvůr rozhodl, že vzhledem k cíli zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících je třeba přijmout takový výklad pojmu „provozující letecký dopravce“, který *umožňuje zaručit, že přepravovaní cestující budou odškodněni, aniž je nutné zohledňovat opatření, která přijal* za účelem uskutečnění konkrétně tohoto letu *letecký dopravce*, který se rozhodl uskutečnit dotčený let s jiným dopravcem.

[56] – V nedávné době viz rozsudky ze dne 26. června 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, bod 20), a ze dne 4. dubna 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, bod 26).

[57] – Rozsudek ze dne 17. září 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, bod 43).

147. Jak jsem uvedl v bodě 138 tohoto stanoviska, do působnosti námořního dopravce spadá zajištění organizace a údržby flotily provozované pro účely jeho hospodářské činnosti. Pro tyto účely zejména uzavírá, jak ukazuje projednávaná věc, smlouvy na výrobu plavidel. Na rozdíl od situace ve věci van der Lans [58] v takovém případě dopravce objednané plavidlo dosud neprovozuje.

148. V této souvislosti se uzavření smluv a jejich obsah nevymyká účinné kontrole dotyčného dopravce, což mu umožňuje řídit určitá rizika, včetně hospodářského rizika, kterému je vystaven. Vyvstává tedy následující otázka: je plnění smluvních závazků jednou ze stran a jejími subdodavateli ve stanovené lhůtě *účinně kontrolovatelné* dopravcem [59]?

149. Soudní dvůr již ve své judikatuře rozhodl o kritériu účinné kontroly ve vztahu k jednání třetích osob, která představují – nebo vyvolaly – události, na které se může vztahovat pojem „mimořádné okolnosti“. Z judikatury vyplývá, že jednání třetích osob ve spolupráci s dopravcem nebo jednání, která mají původ v rozhodnutí dopravce, se nevymykají účinné kontrole tohoto dopravce [60].

150. Ve svém rozsudku Transportes Aéreos Portugueses [61] Soudní dvůr v nedávné době poskytl další vyjasnění ve vztahu k této judikatuře. Nejprve v bodě 42 tohoto rozsudku Soudní dvůr vysvětlil, že cestující uzavřel s dopravcem přepravní smlouvu a je povinností cestujícího dbát na to, aby neohrozil řádné plnění této smlouvy. Dále v bodě 43 Soudní dvůr rozhodl zaprvé, že takové rušivé chování cestujícího, které odůvodňovalo přesměrování dotčeného letu, není dotyčným provozujícím leteckým dopravcem v zásadě kontrolovatelné, jelikož chování a reakce na požadavky palubních průvodčích nejsou v zásadě předvídatelné, a zadruhé velitel letadla i palubní průvodčí disponují na palubě letadla pouze omezenými prostředky ke zvládnutí takového cestujícího. Z toho vyvozuji, že skutečnost, že dopravce stanoví ustanovení smlouvy uzavřené s cestujícím, automaticky neznamená, že chování cestujícího je pro tohoto dopravce kontrolovatelné. Nicméně Soudní dvůr upřesnil i s ohledem na kritérium účinné kontroly, že je třeba ověřit, zda dopravce nepřispěl k rušivému chování dotyčného cestujícího nebo zda tento dopravce byl schopen předvídat takové chování a přijmout vhodná opatření na základě varovných signálů o takovém chování [62]. Podle Soudního dvora je za těchto okolností rušivé chování cestujícího uvedeným dopravcem kontrolovatelné [63].

151. V tomto ohledu je třeba poznamenat, že společnost Irish Ferries uvádí, že uzavření smlouvy z roku 2016 předcházelo posouzení loděnic a obezřetný výběr. Toto tvrzení není zpochybňováno NTA. Nic tedy nenaznačuje, že by společnost Irish Ferries nebo společnost ICG přispěly ve smyslu judikatury vycházející z rozsudku Transportes Aéreos Portugueses [64] aktivně, nebo z nedbalosti, k pozdnímu dodání plavidla. Z těchto důvodů, pokud by Soudní dvůr nepřijal mou analýzu prvního kritéria určení „mimořádných okolností“ a přistoupil k analýze druhého kritéria, navrhuji mít za to, že pozdní dodání plavidla se vymykalo kontrole dopravce. V důsledku toho může toto opožděné dodání zprostit dopravce odpovědnosti jako mimořádná okolnost.

58 – Rozsudek ze dne 17. září 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

59 – Je třeba poznamenat, že smlouva z roku 2016 nebyla uzavřena společností Irish Ferries, ale společností ICG. V této žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce však nic nenasvědčuje tomu, že by vzhledem ke vztahu mezi těmito subjekty nebylo to, co bylo pod kontrolou pro ICG, kontrolovatelné pro společnost Irish Ferries.

60 – Viz poznámka pod čarou 50.

61 – Rozsudek ze dne 11. června 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

62 – V nedávné době viz rozsudek ze dne 11. června 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, bod 45).

63 – V nedávné době viz rozsudek ze dne 11. června 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, bod 47).

64 – Rozsudek ze dne 11. června 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

5. K přiměřeným opatřením

152. I za předpokladu, že zpoždění dodání plavidla může představovat „mimořádnou okolnost“, je dále potřeba, aby dopravce prokázal, že i když přijal veškerá přiměřená opatření, tedy veškeré personální nebo hmotné zdroje a finanční prostředky, kterými disponoval, zjevně nemohl, aniž přistoupil k neúnosným obětem s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době, předejít tomu, aby mimořádné okolnosti, jimž byl vystaven, vedly ke zrušení nebo ke zpoždění osobní přepravy [65]. V tomto rámci je třeba zohlednit pouze ta opatření, k jejichž přijetí může být dotyčný dopravce skutečně povinen, a nikoli ta, která spadají do pravomoci třetích osob [66].

153. Je sice pravda, že je na předkládajícím soudu posoudit, zda za okolností projednávaného případu měl dopravce k dispozici přiměřená opatření, aby se vyhnul dotčené mimořádné situaci. K poskytnutí vodítka předkládajícímu soudu a k poskytnutí užitečné odpovědi na jeho otázku by nicméně Soudní dvůr mohl poskytnout vyjasnění k nejkontroverznější otázce mezi stranami původního řízení [67].

154. NTA ve skutečnosti tvrdí, že společnost Irish Ferries nepřijala přiměřená opatření, která měla k dispozici, aby zabránila zrušení osobní přepravy. Společnost Irish Ferries zejména zaregistrovala rezervace osobní přepravy na plavidle v době, kdy plavidlo nevlastnila a neměla ani v držení a kdy si nemohla být jistá, že v době, kdy má být poskytována osobní přeprava, bude plavidlo vlastnit nebo jej mít v držení. Naproti tomu společnost Irish Ferries tvrdí, že upuštění od registrace rezervací na osobní přepravu na novém spojení by představovalo neúnosnou oběť ve smyslu judikatury.

155. Je sice pravda, že lze tvrdit, že doba předvídaná společností Irish Ferries mezi dodáním plavidla a jeho uvedením do provozu nestačila k usouzení, že tento dopravce neměl k dispozici vhodnější opatření proto, aby zabránil selhání při poskytování přepravy.

156. Pokud se však Soudní dvůr v rozporu s tím, co navrhuji v tomto stanovisku, domnívá, že zpoždění dodání plavidla pro nové spojení nepředstavuje událost, která je vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného dopravce (první kritérium určení „mimořádných okolností“), nelze podle mého názoru po dopravci požadovat, aby neprováděl registrace rezervací, dokud nebude mít z loděnice plavidlo k dispozici, se všemi potřebnými osvědčeními. Považovat za „přiměřené opatření“ neprovádění registrací rezervací až do nepředvídatelného času, kdy je toto zpoždění překonáno, nebo dokonce bez časového omezení, by totiž bylo v rozporu s úvahou, že toto zpoždění není vlastní běžnému výkonu činnosti, a může se tedy na něj vztahovat pojem „mimořádná okolnost“.

65 – Viz *per analogiam* rozsudek ze dne 12. května 2011, Eglītis a Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, bod 25).

66 – Viz *per analogiam* rozsudky ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 44), a ze dne 26. června 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, bod 27).

67 – Odpověď Soudního dvora by přitom měla abstraktnější dosah s ohledem na otázku „přiměřených opatření“ a byla by užitečná pro všechny vnitrostátní soudy Unie, přičemž by bylo ponecháno na předkládajícím soudu v projednávané věci, aby posoudil, zda za okolností projednávaného případu byla pro dopravce k dispozici přiměřená opatření ve smyslu čl. 20 odst. 4 nařízení č. 1177/2010. V tomto smyslu viz Šváby, D., „La responsabilité en matière de transport aérien de passagers à l'intersection de trois systèmes juridiques“, v Petrlík, D., Bobek, M., a Passer, J. M. (dir.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, Bruylant, Brusel, 2020, s. 491.

157. Aniž jsou dotčeny výše uvedené poznámky týkající se druhého kritéria určení „mimořádných okolností“, zastávám stanovisko, které jsem uvedl v bodě 143 tohoto stanoviska. Vzhledem k tomu, že podle tohoto stanoviska není v projednávané věci splněno první kritérium určení „mimořádných okolností“, není nutné zkoumat druhé kritérium ani otázku, zda měl dopravce k dispozici „přiměřená opatření“.

F. K výkladu článku 24 nařízení č. 1177/2010

158. Podstatou sedmé otázky předkládajícího soudu je, zda lze žádost o odškodnění na základě článku 19 nařízení č. 1177/2010 postavit na roveň stížnosti ve smyslu článku 24 tohoto nařízení, takže cestující musí podat svou žádost o odškodnění u dopravce do dvou měsíců ode dne, kdy byla přeprava uskutečněna, nebo měla být uskutečněna, proto, aby vnitrostátní orgán pověřený prosazováním tohoto nařízení mohl sankcionovat nezaplacení tohoto odškodnění.

159. I když předkládající soud neupřesňuje počet cestujících ani dobu, kdy podali žádost o odškodnění na základě článku 19 nařízení č. 1177/2010, sedmá otázka vychází z argumentu společnosti Irish Ferries, podle kterého NTA neomezil účinek rozhodnutí a oznámení cestujícím, kteří podali stížnost podle článku 24 uvedeného nařízení. Nelze tedy mít za to, že je zjevné, že tato otázka nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení.

160. Úvodem je třeba poznamenat, že čl. 24 odst. 2 nařízení č. 1177/2010 stanoví nejen lhůtu pro podání stížnosti, ale rovněž lhůty, ve kterých musí dopravce přezkoumat stížnost a vyhovět jí nebo ji zamítnout. Stejně tak článek 19 tohoto nařízení stanoví vlastní lhůtu pro vyřízení žádostí o odškodnění podaných na základě tohoto ustanovení. Článek 19 odst. 5 uvedeného nařízení totiž ukládá dopravci, aby vyplatil odškodnění cestujícímu do jednoho měsíce od podání žádosti o odškodnění. Za těchto podmínek by sice bylo možné *a priori* tvrdit, že toto ustanovení představuje *lex specialis* ve vztahu k čl. 24 odst. 2 nařízení č. 1177/2010, jelikož se obě tato ustanovení týkají lhůt pro vyřizování žádostí o odškodnění, aniž je dotčena lhůta pro podání stížnosti uvedená v čl. 24 odst. 2 tohoto nařízení.

161. Kromě toho čl. 24 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 ukládá dopravcům, aby zavedli mechanismus pro vyřizování stížností, které se týkají práv a povinností podle tohoto nařízení. Toto ustanovení by mohlo naznačovat, že pojem „stížnost“ se vztahuje ke všem právům a povinnostem uvedeným v nařízení č. 1177/2010, včetně práva na odškodnění, stanoveného v článku 19 tohoto nařízení.

162. Jsem však toho názoru, že ve struktuře nařízení č. 1177/2010 nelze žádost o odškodnění stavět na roveň stížnosti.

163. Zaprvé k popisu události, od které začíná plynout lhůta pro dopravce, čl. 19 odst. 5 nařízení č. 1177/2010 odkazuje nikoli na okamžik obdržení stížnosti, ale na okamžik podání žádosti o odškodnění.

164. Zadruhé na rozdíl od čl. 24 odst. 2 nařízení č. 1177/2010 čl. 19 odst. 5 tohoto nařízení nestanoví, že dopravce přezkoumá žádost o odškodnění a může jí vyhovět nebo ji zamítnout. Podle tohoto ustanovení „[o]dškodnění se vyplatí do jednoho měsíce od podání žádosti o odškodnění“. Tento rozdíl mezi způsobem vyřizování stížností a žádostí o odškodnění plně odpovídá jejich povaze. V souladu s čl. 19 odst. 1 nařízení 1177/2010 totiž zpoždění při připlutí zakládá vznik finanční pohledávky ve prospěch cestujícího, jejíž úhradu může cestující žádat po dopravci, přičemž této žádosti musí dopravce jako dlužník vyhovět.

165. Zatřetí podle čl. 25 odst. 3 nařízení č. 1177/2010 může každý cestující vnitrostátnímu orgánu pověřenému prosazováním uvedeného nařízení podat v souladu s vnitrostátním právem stížnost na údajné porušení tohoto nařízení[68]. Toto ustanovení rovněž stanoví, že členský stát může rozhodnout, že cestující musí nejprve podat stížnost podle tohoto nařízení dopravci nebo že vnitrostátní orgán jedná v případě této stížnosti jako odvolací orgán. Z toho vyvozuji, že dopravci a vnitrostátní orgány jsou pověřeni k vyřizování stížností, jejichž předmět je totožný, nebo k vyřizování totožných stížností.

166. V této souvislosti bod 24 odůvodnění nařízení č. 1177/2010 objasňuje, že určením vnitrostátních orgánů pověřených prosazováním tohoto nařízení nejsou dotčena práva cestujících obrátit se na soud v souladu s vnitrostátním právem. Cestující proto mohou uplatnit svou pohledávku na základě článku 19 nařízení č. 1177/2010 před vnitrostátními soudy. V rámci takového soudního řízení se dvouměsíční lhůta nepoužije. Odkaz na vnitrostátní právo, který je uveden v bodě 24 odůvodnění tohoto nařízení, tento výklad potvrzuje. Domnívat se, že se dvouměsíční lhůta použije v mimosoudním kontextu, by totiž znamenalo uložit cestujícímu, aby využil cestu soudního řízení, aniž by vnitrostátní orgány pověřené prosazováním nařízení č. 1177/2010 mohly sankcionovat odmítnutí poskytnout odškodnění cestujícímu z důvodu uplynutí této lhůty.

167. Článek 24 odst. 2 nařízení č. 1177/2010 tak musí být vykládán v tom smyslu, že uložení sankce dopravci za nezaplacení odškodnění cestujícímu na základě článku 19 tohoto nařízení nepodléhá podmínce, že cestující požádal dopravce o odškodnění do dvou měsíců ode dne, kdy byla nebo měla být uskutečněna přeprava.

G. K výkladu článku 25 nařízení č. 1177/2010

168. Podstatou osmé otázky předkládajícího soudu je, zda se působnost vnitrostátního orgánu pověřeného prosazováním nařízení č. 1177/2010, určeného členským státem v souladu s čl. 25 odst. 1 tohoto nařízení, omezuje na osobní přepravu z přístavů na území tohoto členského státu, nebo zda se tato působnost vztahuje rovněž na osobní přepravu z jiného členského státu do těchto přístavů.

169. Znění článku 25 nařízení č. 1177/2010 může naznačovat, že na tuto otázku je třeba odpovědět záporně. Podle tohoto ustanovení je totiž vnitrostátní orgán určený členským státem pověřen prosazováním tohoto nařízení ve vztahu k osobní přepravě z přístavů nacházejících se na území tohoto členského státu, jakož i k osobním přepravám uskutečňovaným z třetí země do těchto přístavů.

170. Předkládající soud si je plně vědom důsledků doslovného výkladu uvedeného ustanovení. Ze znění osmé otázky vyplývá, že tento soud si přeje zjistit, zda může okolnost, že je působnost vnitrostátního orgánu vykonávána ve vztahu k osobní přepravě, pro kterou se přeprava týkala zpáteční cesty z Irska do Francie, vyžadovat odlišný výklad téhož ustanovení.

[68] – Je třeba uvést, že když bod 23 odůvodnění nařízení č. 1177/2010 zmiňuje podávání stížností, odkazuje na pomoc poskytovanou v přístavu nebo na palubě lodi.

171. V této souvislosti společnost Irish Ferries na jednání uvedla, že u některých cestujících přeprava nezahrnovala zpáteční cestu z přístavu na irském území. Podle společnosti Irish Ferries více než polovina plaveb začínala ve Francii. Znění osmé otázky však výslovně odkazuje na plavby ve smyslu zpáteční cesty („a return sailing“), a tato otázka tedy musí být posouzena z tohoto hlediska.

1. K čl. 25 odst. 1 a 3 nařízení č. 1177/2010

172. Nejprve je třeba se zabývat argumentací NTA, vycházející z čl. 25 odst. 3 nařízení č. 1177/2010, podle které musí každý cestující podat stížnost u příslušného orgánu určeného na základě čl. 25 odst. 1 tohoto nařízení nebo u jakéhokoli jiného příslušného orgánu určeného členským státem. NTA vykládá odkaz na „jakýkoli jiný příslušný orgán určený členským státem“ v tom smyslu, že cestující může podat stížnost ve vztahu k přepravě, která zahrnuje zpáteční cestu, k orgánům obou členských států, na jejichž územích se nacházejí přístavy dotčené touto přepravou.

173. Výklad článku 25 nařízení č. 1177/2010 uvedený NTA, podle kterého si cestující může vybrat orgán, u kterého může podat svou stížnost, mne však nepřesvědčuje, jelikož tento výklad by znamenal uznat existenci alternativní působnosti vnitrostátních orgánů dvou členských států, v rámci níž by tyto orgány prosazovaly toto nařízení ohledně totožné osobní přepravy.

174. Osmá otázka se totiž neomezuje na to, ve kterém členském státě může cestující podat svou stížnost, ale obecněji se týká působnosti vnitrostátních orgánů pověřených prosazováním nařízení č. 1177/2010 a určených členskými státy v souladu s čl. 25 odst. 1 tohoto nařízení.

175. V tomto ohledu je vnitrostátní orgán určený členským státem pověřený úkolem vykonávat svůj obecný dohled nad prosazováním nařízení č. 1177/2010 ve vztahu k osobní přepravě z přístavů na území tohoto členského státu a k osobní přepravě ze třetí země do těchto přístavů. Takový orgán přitom přijímá, jak vyplývá z tohoto ustanovení, nezbytná opatření k zajištění souladu s tímto nařízením.

176. V souladu s článkem 28 nařízení č. 1177/2010 členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Podle irského práva se nedodržování oznámení o těchto porušeních vydaných NTA sankcionuje pokutami. Působnost vydávat taková oznámení přitom musí vykonávána takovým vnitrostátním orgánem pověřeným prosazováním tohoto nařízení, jako je NTA, v mezích stanovených v čl. 25 odst. 1 téhož nařízení.

177. Nelze se tedy domnívat, že jakýkoli vnitrostátní orgán má působnost v oblasti dohledu obecné povahy nad dotčenou osobní přepravou, neboť tato působnost implikuje ukládání sankcí za porušení nařízení č. 1177/2010, která spadají do územního rozsahu této působnosti.

178. Na základě přezkumu čl. 25 odst. 3 nařízení č. 1177/2010 je třeba uvést, že tento článek se týká pouze vyřizování stížností. Mimoto podle tohoto ustanovení lze stížnosti podat *příslušnému orgánu určenému podle čl. 25 odst. 1 uvedeného nařízení* nebo *jakémukoli jinému příslušnému orgánu určenému členským státem*. Z toho vyvozuji, že vnitrostátní orgán pověřený prosazováním tohoto nařízení není nutně jediným orgánem příslušným pro vyřizování stížností. Členský stát může určit jiný orgán příslušný za tímto účelem. Působnost vyřizovat stížnosti námořních cestujících může být tedy nezávislá na působnosti, v rámci níž je vykonáván dohled

obecné povahy[69].

179. NTA jde nad rámec tohoto výkladu čl. 25 odst. 3 nařízení č. 1177/2010 a tvrdí, že odkaz na příslušný orgán určený *členským státem* znamená, že se cestující může obrátit rovněž na příslušné orgány jiného členského státu, než je stát, na jehož území se nachází přístav nalodění.

180. V této souvislosti jednak čl. 25 odst. 3 nařízení č. 1177/2010 byl předmětem odlišného výkladu během přípravných prací. Parlament a Rada totiž chápaly toto ustanovení v tom smyslu, že se týká *několika příslušných orgánů určených týmž členským státem*[70], a sice členským státem, na jehož území se nachází přístav nalodění.

181. Kromě toho Komise chápe toto ustanovení v tom smyslu, že si cestující může vybrat, zda se obrátí na vnitrostátní orgán pověřený prosazováním nařízení č. 1177/2010 určený jiným členským státem[71], *aniž nicméně uvádí, že by byl tento vnitrostátní orgán příslušný* ve smyslu čl. 25 odst. 3 tohoto nařízení. V kontextu obdobných ustanovení nařízení č. 261/2004 přitom Komise výslovně uvádí, že v takovém případě *není orgán, na který se obrátil letecký cestující, příslušným orgánem a* že stížnost musí být předána příslušnému orgánu pověřenému prosazováním nařízení, určenému jiným členským státem[72].

182. Za těchto podmínek, i když se domnívám, že cestující může podat stížnost, která se týká přepravy, která zahrnuje zpáteční cestu, u orgánů jednoho z obou členských států, na jejichž území jsou umístěny přístavy dotčené touto přepravou, neznamená to, že jsou všechny tyto orgány příslušné k výkonu dohledu obecné povahy, uvedeného v čl. 25 odst. 1 nařízení č. 1177/2010, ve vztahu k osobní přepravě, na kterou je odkazováno ve stížnosti.

[69] – Je pravda, že v rozsudku ze dne 17. března 2016, Ruijssenaars a další (C-145/15 a C-146/15, EU:C:2016:187, bod 30), Soudní dvůr rozhodl ohledně obdobných ustanovení platných v oblasti letecké dopravy, že pravomoc vyřizovat stížnosti uvedená v čl. 16 odst. 2 nařízení č. 261/2004 představuje aspekt plynoucí z úkolu vykonávat dohled obecné povahy, který má subjekt uvedený v čl. 16 odst. 1 tohoto nařízení. Nicméně zaprvé tento rozsudek se týkal vnitrostátního orgánu pověřeného prosazováním nařízení č. 261/2004. Nejednalo se tedy o „jiný příslušný orgán určený členským státem". Zadruhé čl. 25 odst. 3 nařízení č. 1177/2010 nepřevzal přesné znění čl. 16 odst. 2 nařízení č. 261/2004.

[70] – Viz objasněný pozměňovací návrh č. 68 ke zprávě k návrhu nařízení [COM(2008) 816, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)], jakož i společný postoj Rady k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách, kterým se mění nařízení (ES) č. 2006/2004, 14849/09 ADD 1, s. 9.

[71] – Viz dokument Komise nadepsaný „National Enforcement Bodies (NEB) for maritime transport have to guarantee the good application of Regulation 1177/2010 and passengers can lodge a complaint with them if believe that their rights were not respected", https://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime_fr, podle kterého „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" („[p]říslušným vnitrostátním orgánem pověřeným prosazováním nařízení, dále jen „VOPP", je VOPP státu odplutí z Unie, ledaže přeprava vychází z třetí země. V tomto případě je příslušným VOPP státu připlutí v Unii. Cestující nicméně mohou kontaktovat VOPP dle svého výběru").

[72] – Podle čl. 16 odst. 2 nařízení č. 261/2004 „si každý cestující může u *každého subjektu určeného podle odstavce 1* nebo *u každého jiného příslušného subjektu určeného členským státem* stěžovat na údajné porušení tohoto nařízení, ke kterému došlo na letišti nacházejícím se na území *členského státu* nebo které se týká letu z třetí země na letiště nacházející se na uvedeném území" (kurzivou zvýraznil autor tohoto stanoviska). V informačním dokumentu o vyřizování stížností v rámci nařízení č. 261/2004 [NEB – NEB Complaint Handling Procedure under Regulation (EC) no 261/2004, verze z měsíce února 2019, bod 2, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/neb-neb_complaint_handling_procedures.pdf] Komise konstatuje, že „[o]rgán pověřený prosazováním řízení je příslušný pro stížnosti spojené se zpožděním nebo zrušením letů z jeho území (členský stát odletu)". Kromě toho v tomto dokumentu stejně jako v původním návrhu Komise, ze kterého vychází nařízení č. 261/2004 [viz článek 18 návrhu nařízení, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (COM(2001) 784 final – (COD 2001/0305)], je předávání stížností mezi orgány určenými různými členskými státy výslovně uvedeno. Z toho vyplývá, že orgán jiného členského státu není *příslušný* ve smyslu čl. 16 odst. 2 tohoto nařízení.

2. K pojmu „osobní přeprava“ s ohledem na přepravu, která zahrnuje zpáteční cestu

183. Uvažování založené na specifickém výkladu pojmů použitých v čl. 25 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 může zpochybnit důsledky doslovného výkladu tohoto ustanovení.

184. Domnívat se totiž, že v rámci čl. 25 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 pojem „osobní přeprava“ zahrnuje, pokud přeprava zahrnuje zpáteční cestu, plavbu ve smyslu cesty tam a plavbu ve smyslu cesty zpět, by znamenalo uznat působnost vnitrostátních orgánů členského státu, na jehož území se nacházejí přístavy nalodění této první plavby.

185. Společnost Irish Ferries poukazuje na tyto úvahy a uvádí, že v kontextu nařízení č. 261/2004 Soudní dvůr rozhodl, že pojem „let“ ve smyslu tohoto nařízení se v zásadě skládá z jedné operace letecké dopravy, a tak určitým způsobem představuje „jednotku“ této dopravy [73]. Na jednání NTA tyto úvahy sdílel, když tvrdil, že pokud v případě nařízení č. 1177/2010 přeprava zahrnuje zpáteční cestu, rezervovaná přeprava obsahuje dvě části.

186. Ačkoli čl. 3 písm. f) nařízení č. 1177/2010 definuje pojem „osobní přeprava“, tato definice neobsahuje nic, co by umožňovalo určit, zda přeprava, která zahrnuje zpáteční cestu, představuje jedinou přepravu. Takové informace lze nicméně nalézt v jiných ustanoveních tohoto nařízení.

187. V této souvislosti čl. 19 odst. 4 nařízení č. 1177/2010 stanoví způsob výpočtu odškodnění cestujícímu v případě zpoždění při připlutí s ohledem na *přepravu, která zahrnuje zpáteční cestu* a stanoví ve francouzské verzi tohoto nařízení, že pokud přeprava zahrnuje zpáteční cestu, vypočítá se odškodnění za zpožděné připlutí při cestě tam nebo cestě zpět z poloviční ceny zaplacené za *osobní přepravu cestujícím* (lorsque le retard intervient à l’aller ou au retour, cette indemnisation est calculée par rapport à la moitié du prix payé pour le transport effectué au moyen *du service de transport de passagers*). Nicméně z jiných jazykových verzí vyplývá, že se toto odškodnění vypočítá z poloviční ceny zaplacené za přepravu uskutečněnou *touto osobní přepravou* [74] nebo z poloviční ceny zaplacené za *tuto osobní přepravu cestujícím* [75]. V těchto jazykových verzích představuje použití ukazovacího zájmena ve výrazu „*tato* přeprava“ odkaz na čl. 19 odst. 3 tohoto nařízení, který se týká *zpožděné osobní přepravy cestujících*.

188. Na první pohled čl. 19 odst. 4 nařízení č. 1177/2010 může vést k závěru, že přeprava, která zahrnuje zpáteční cestu, je uskutečněna jedinou osobní přepravou.

189. Zaprvé toto ustanovení však spojuje takovou přepravu s takovou službou pouze v případě, že na jedné z obou plaveb došlo ke zpoždění.

190. Zadruhé s výjimkou čl. 19 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 není pojem „přeprava“ použit v jiných ustanoveních tohoto nařízení. Je-li pojem „cesta“ ekvivalentem pojmu „osobní přeprava“, vyvstává otázka, z jakého důvodu normotvůrce nepoužil tento druhý pojem při formulaci čl. 19 odst. 4 uvedeného zařízení.

[73] – Rozsudek ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, bod 40).

[74] – Viz verze v anglickém jazyce („[…] shall be calculated in relation to half of the price paid for *the transport by that passenger service*“) a ve španělském jazyce („[…] se calculará en relación con el 50 % del precio abonado por *el transporte en dicho servicio de pasaje*“).

[75] – Viz verze v německém jazyce („wird […] auf der Grundlage des halben Fahrpreises für *diesen Personenverkehrsdienst* berechnet“) a v polském jazyce („[…] obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za *tę usługę przewozu pasażerskiego*“).

191. Zatřetí čl. 18 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 stanoví, že v případech uvedených v tomto ustanovení mají cestující neprodleně právo volby mezi „přesměrováním do *cílového místa* uvedeného v přepravní smlouvě“ nebo „náhradou ceny přepravního dokladu, případně spolu s bezplatnou zpáteční přepravou při nejbližší příležitosti *do prvního místa vyplutí* uvedeného v přepravní smlouvě“ [76]. Předpoklad, že pokud přeprava zahrnuje zpáteční cestu, jedná se o jedinou osobní přepravu, by se rovnal úvaze, že cílové místo této přepravy je totožné s jejím původním místem odplutí [77].

192. Nelze tedy mít za to, že pokud přeprava zahrnuje zpáteční cestu, jedná se o jedinou osobní přepravu.

193. Nyní je třeba určit, zda okolnost, že je působnost vykonávat dohled obecné povahy vykonávána ve vztahu k osobní přepravě, u které přeprava zahrnovala zpáteční cestu, může zmírnit důsledky doslovného výkladu čl. 25 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 bez použití diferencovaného výkladu pojmu „osobní přeprava“.

3. K vnitrostátnímu orgánu pověřenému prosazováním nařízení č. 1177/2010 ve vztahu k přepravě, která zahrnovala zpáteční cestu

194. Za účelem uvedení následujících úvah do kontextu připomínám, že v tradiční logice veřejného práva, nebo dokonce v logice mezinárodního práva veřejného, se působnost orgánu zřízeného členským státem musí v zásadě omezovat na území tohoto členského státu nebo, přesněji řečeno, na situace s dostatečnou blízkostí k tomuto členskému státu nebo jeho území.

195. Kromě toho, jak již bylo uvedeno, čl. 25 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 výslovně stanoví, že působnost vnitrostátního orgánu zahrnuje rovněž výkon dohledu nad osobní přepravou uskutečňovanou z třetích zemí do některého z členských států. Unijní normotvůrce proto nezbavuje cestující možnosti obrátit se na vnitrostátní orgán určený jedním z členských států, pokud se přeprava neuskutečňuje z přístavů nacházejících se v Unii.

196. Článek 25 nařízení č. 1177/2010 totiž musí být vykládán s přihlédnutím k článku 2 tohoto nařízení, který určuje působnost tohoto nařízení. Podle čl. 2 odst. 1 písm. b) nařízení č. 1177/2010 se toto nařízení vztahuje na cestující, kteří využívají osobní přepravu z třetí země do některého z členských států, za podmínky, že přepravu provozuje dopravce se sídlem na území některého členského státu nebo dopravce nabízející dopravu prostřednictvím osobní přepravy na území nebo z území členského státu.

197. Z toho vyplývá, že jednak blízkost, která existuje mezi členským státem, v němž se nachází přístav vylodění, a osobní přepravou z třetí země, je v zásadě dostatečná k tomu, aby byla působnost při dohledu nad touto přepravou svěřena vnitrostátnímu orgánu určenému tímto členským státem.

198. Kromě toho rozsah působnosti vnitrostátních orgánů určených členskými státy pro účely prosazování nařízení č. 1177/2010 se v zásadě shoduje s územní působností ochrany, kterou toto nařízení přiznává cestujícím. Tyto orgány musí být příslušné ve všech situacích, kdy by mohla být

[76] – Kurzivou zvýraznil autor tohoto stanoviska.

[77] – Viz *per analogiam* rozsudek ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, bod 34).

potenciálně porušena práva cestujících uznaná tímto nařízením [78] a sdílení působnosti mezi nimi je pouze podpůrné ve snaze o zajištění této shody. Za účelem odpovědi na osmou otázku je nyní třeba určit, jak se toto sdílení provádí v rámci Unie.

199. V tomto ohledu jsem toho názoru, že vzhledem ke vzájemné důvěře mezi členskými státy, která umožňuje vytvoření a zachování prostoru bez vnitřních hranic, nemusí sdílení působnosti mezi nimi nutně dodržovat tradiční zásady veřejného nebo veřejného mezinárodního práva. V systému nařízení č. 1177/2010 je však toto sdílení působnosti vždy založeno na blízkosti mezi územím členského státu, ve kterém se nachází přístav nalodění nebo vylodění, a dotčenou osobní přepravou.

200. V případě, že přeprava zahrnující zpáteční cestu, která obsahovala dvě odlišné plavby, byla zrušena v plném rozsahu, není vztah mezi plavbou ve smyslu cesty zpět a územím členského státu, na kterém se nachází přístav nalodění pro tuto plavbu, relevantnější než vztah mezi uvedenou plavbou a územím členského státu, na kterém se nachází přístav vylodění pro uvedenou plavbu. Posledně uvedený přístav je v zásadě rovněž přístavem nalodění pro plavbu ve smyslu cesty tam. Stejně jako Komise se totiž domnívám, že v projednávaném případě je vnitrostátní orgán členského státu přístavu nalodění pro plavbu ve smyslu cesty tam v zásadě v nejlepším postavení k posouzení narušení a k dohledu nad pomocí cestujícím pro obě tyto zrušené plavby v plném rozsahu.

201. Jsem tedy toho názoru, že působnost tohoto vnitrostátního orgánu vykonávat obecný dohled zahrnuje zajištění dodržování práv každého cestujícího, pro kterého se přístav nalodění pro plavbu ve smyslu cesty tam nachází na území členského státu tohoto orgánu, jakož i pro plavbu ve smyslu cesty zpět. Pokud zahrnovala přeprava, která byla zrušena v plném rozsahu, zpáteční cestu, je třeba za účelem určení rozsahu působnosti vnitrostátních orgánů vycházet z hlediska cestujícího, i když čl. 25 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 zmiňuje orgány pověřené prosazováním tohoto nařízení nikoli s ohledem na *cestující*, ale s ohledem na *osobní přepravu*. Účelem této působnosti je zajistit dodržování nařízení č. 1177/2010, které se týká především práv cestujících.

202. Kromě toho, jak uvádí Komise, tento výklad je v souladu s cílem zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících v tom, že umožňuje zamezit příliš velkému počtu řízení, je-li okolnost, která vedla ke zrušení obou plaveb, stejná.

203. Ve světle všech těchto argumentů navrhuji konstatovat, že čl. 25 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že působnost vnitrostátního orgánu pověřeného prosazováním tohoto nařízení, určeného členským státem, se vztahuje na osobní přepravu z přístavů na území tohoto členského státu, a jedná-li se o přepravu, která zahrnuje zpáteční cestu, která byla v plném rozsahu zrušena, na zpáteční osobní přepravu z jiného členského státu do přístavů na území prvně uvedeného členského státu.

H. K platnosti rozhodnutí a oznámení

204. Devátá otázka je rozdělena do dvou podotázek. V první podotázce předkládající soud žádá Soudní dvůr, aby objasnil, „jaké zásady a pravidla unijního práva [musí] předkládající soud použít při posuzování platnosti rozhodnutí nebo oznámení vnitrostátního orgánu pověřeného

[78] – V tomto smyslu v oblasti ochranné známky Evropské unie viz Szpunar, M., „Territoriality of Union Law in the Era of Globalisation“, v Petrlík, D., Bobek, M., a Passer, J. M. (dir.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, *op. cit.*, s. 155.

prosazováním nařízení s ohledem na články 16, 17, 20 nebo 47 Listiny nebo na zásady proporcionality, právní jistoty a rovného zacházení“. Svou druhou podotázkou uvedený soud žádá Soudní dvůr o určení, zda „je kritériem nepřiměřenosti, které by měl předkládající soud použít, kritérium zjevného pochybení“.

205. Tyto dvě podotázky mají svůj původ v tvrzeních společnosti Irish Ferries před předkládajícím soudem, která byla zpochybněna NTA. Pokud jde však o první podotázku, zůstává její znění, byť ve světle těchto tvrzení, obzvláště široké a nejednoznačné.

206. Jednak totiž, jak uvádí Komise, rozhodnutí a oznámení, k nimž se vztahuje tato podotázka, jsou založeny na určitém výkladu hmotněprávních ustanovení nařízení č. 1177/2010 provedeném NTA. Tento výklad je v zásadě podstatou prvních osmi otázek předkládajícího soudu. V rámci uvedeného výkladu je rovněž třeba zohlednit ustanovení Listiny a obecné zásady unijního práva. Kromě toho v rámci svého vyjádření k desáté otázce společnost Irish Ferries tvrdí, že pokud by NTA správně vyložil a použil nařízení č. 1177/2010, bylo by toto nařízení – a nikoli jeho rozhodnutí nebo jeho oznámení – neplatné.

207. Kromě toho i za předpokladu, že vyvstává otázka, zda při posouzení platnosti aktů přijatých vnitrostátními orgány, které spadají do působnosti unijního práva, musí vnitrostátní soud použít ustanovení Listiny nebo obecné zásady unijního práva, včetně těch, které jsou výslovně uvedeny v první podotázce, odpověď musí být kladná.

208. Vzhledem k tomu, že nebyly vylíčeny konkrétní důvody, které vedly předkládající soud k otázce ohledně výkladu unijního práva, znění první podotázky tedy umožňuje poskytnout pouze obecně, téměř abstraktně formulovanou odpověď. Za těchto podmínek je třeba mít za to, že v rozsahu, v němž se žádost o rozhodnutí o předběžné otázce týká první podotázky, nesplňuje tato žádost požadavky článku 94 jednacího řádu Soudního dvora a neumožňuje Soudnímu dvoru poskytnout předkládajícímu soudu užitečnou odpověď pro rozhodnutí sporu v původním řízení, a je tedy nepřípustná [79]. Tato úvaha je potvrzena zněním vyjádření předložených Soudnímu dvoru zúčastněnými stranami, která obsahují pouze obecná tvrzení [80].

209. Tato úvaha se použije rovněž na druhou podotázku. Vylíčení argumentace účastnic původního řízení se omezuje na dvě věty, podle nichž se společnost Irish Ferries domnívá, že rozhodnutí a oznámení jsou stiženy vadou spočívající ve zjevném pochybení, zatímco NTA existenci takového pochybení popírá. Kromě toho předkládající soud nevysvětluje, v čem spočívá „kritérium nepřiměřenosti“, které musí předkládající soud zjevně použít na základě irského práva při svém posouzení platnosti rozhodnutí a oznámení NTA.

210. Za těchto podmínek se domnívám, že druhá podotázka je rovněž nepřípustná, a tedy že devátá otázka musí být považována za nepřípustnou v plném rozsahu.

I. K platnosti článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010

211. Předkládající soud ve své desáté otázce žádá Soudní dvůr, aby posoudil platnost článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 ve vztahu k zásadám rovného zacházení, proporcionality a právní jistoty, jakož i článkům 16, 17 a 20 Listiny.

[79] – V tomto smyslu viz usnesení ze dne 19. prosince 2019, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (C-140/19, C-141/19 a C-492/19 až C-494/19, nezveřejněné, EU:C:2019:1103, body 49 a 50).

[80] – Viz *per analogiam* usnesení ze dne 19. března 2020, Boé Aquitaine (C-838/19, nezveřejněné, EU:C:2020:215, bod 26).

212. I když znění této otázky obecně odkazuje na nařízení č. 1177/2010, z vylíčení důvodů žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce vyplývá, že uvedená otázka reaguje na argumentaci společnosti Irish Ferries, podle které toto nařízení v článcích 18 a 19 ukládá námořním dopravcům v rozporu se zásadami a ustanoveními Listiny nákladné povinnosti. V tomto duchu společnost Irish Ferries ve svém písemném vyjádření odkazuje konkrétně na články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 a uvádí, že na základě těchto ustanovení může být založena odpovědnost dopravce.

1. K zásadě rovného zacházení a k článku 20 Listiny

213. Bez dalšího je třeba uvést, že soulad článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 se zásadou rovného zacházení, která je zakotvena v článku 20 Listiny, byl předmětem mé analýzy první otázky. V rámci diskuse týkající se této otázky totiž společnost Irish Ferries uvádí argument, který vychází z paralely mezi nařízeními týkajícími se různých druhů dopravy. Stačí tedy připomenout, že z ustálené judikatury vyplývá, že situace podniků působících v odvětví provozu různých druhů dopravy není srovnatelná [81].

214. Vzhledem k úvahám již uvedeným v rámci první otázky tedy navrhuji Soudnímu dvoru, aby rozhodl tak, že články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 nejsou neplatné z důvodu porušení zásady rovného zacházení a článku 20 Listiny.

2. K zásadě proporcionality

215. Platnost článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 s ohledem na zásadu proporcionality musí být rovněž zkoumána ve světle argumentace společnosti Irish Ferries, podle které je uložení povinnosti poskytnout odškodnění nepřiměřené, pokud dopravce informuje cestující o zrušení přepravy několik týdnů nebo měsíců před datem přepravy.

216. Kromě toho ve svém písemném vyjádření se společnost Irish Ferries omezuje na tvrzení, že v rozsahu, v němž má nařízení č. 1177/2010 zajistit námořní osobní přepravě takovou úroveň ochrany srovnatelnou s ochranou jiných druhů dopravy, je nepřiměřené zacházet s námořní dopravou méně příznivě než s jinými způsoby letecké a železniční dopravy.

217. V tomto rámci je třeba nejprve uvést, že na rozdíl od toho, co tvrdí společnost Irish Ferries, odpovědnost dopravce na základě povinností stanovených v článcích 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 není zdaleka neomezená nebo dokonce nepřiměřená. Situace, kdy se tato ustanovení nepoužijí, jsou již stanoveny v článku 20 tohoto nařízení, nadepsaném „Výjimky“ [82]. Za těchto okolností nelze určité finanční důsledky pro námořní dopravce považovat za nepřiměřené ve vztahu k cíli vysoké ochrany cestujících.

218. Zadruhé, pokud jde o argument společnosti Irish Ferries, podle kterého je nepřiměřené zacházet s námořní dopravou méně příznivě než s jinými druhy dopravy, stačí konstatovat, že se jedná v podstatě o pouhou kritiku souladu nařízení č. 1177/2010 se zásadou rovného zacházení, přičemž tato otázka již byla předmětem mé analýzy [83]. Pro doplnění podotýkám, že Soudní dvůr již

[81] – Viz bod 67 tohoto stanoviska.

[82] – Viz bod 64 tohoto stanoviska.

[83] – Viz body 213 a 214 tohoto stanoviska.

rozhodl, že nejsou neplatná s ohledem na zásadu proporcionality ustanovení nařízení č. 261/2004, která zavádí povinnost pečovat o cestující v případě zrušení letu z důvodu „mimořádných okolností“, i když se jedná o neomezenou povinnost v čase nebo finančně [84].

219. Jsem proto toho názoru, že články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 nelze považovat za neplatné z důvodu údajného porušení zásady proporcionality.

3. K zásadě právní jistoty

220. V rozsahu, v němž se desátá otázka týká zásady právní jistoty, je třeba tuto otázku chápat také ve světle argumentace společnosti Irish Ferries, podle které nařízení č. 1177/2010 porušuje tuto zásadu tím, že dopravcům ukládá zatěžující povinnosti při neexistenci jasného právního základu.

221. Kromě toho společnost Irish Ferries tvrdí, že tato zásada byla porušena z důvodu, že čl. 19 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 ukládá povinnost poskytnout odškodnění odkazem na procento z „ceny přepravního dokladu“, aniž je tento pojem vymezen. Proto, aby bylo toto tvrzení uvedeno do souvislostí, je třeba uvést, že společnost Irish Ferries ve svém vyjádření k deváté otázce zpochybňuje platnost rozhodnutí a oznámení NTA v rozsahu, v němž nedefinují pojem „cena přepravního dokladu“ ve smyslu čl. 19 odst. 2 tohoto nařízení, a zejména neupřesňují, zda tento pojem zahrnuje takové „volitelné doplňky“, jako je cena za kabinu. Je třeba mít za to, že společnost Irish Ferries formuluje stejnou výtku v souvislosti s desátou otázkou.

222. Zásada právní jistoty je základní zásadou unijního práva, která vyžaduje, aby nařízení bylo zejména jasné a přesné, tak aby jednotlivci mohli jednoznačně rozpoznat svá práva a povinnosti a postupovat podle toho.

223. Zaprvé nic však neumožňuje určit, v čem spočívá výtka společnosti Irish Ferries, neboť je založena na obecném tvrzení, že nařízení č. 1177/2010 ukládá povinnosti při neexistenci jasného právního základu v tomto nařízení. V každém případě jsou ustanovení tohoto nařízení, která se týkají povinností dopravců, zkoumána zejména v kontextu druhé až šesté otázky.

224. Zadruhé, ačkoli článek 3 nařízení č. 1177/2010 neobsahuje definici pojmu „cena přepravního dokladu“, čl. 19 odst. 3 tohoto nařízení objasňuje, že odškodnění dlužné cestujícímu v případě zpoždění při připlutí se vypočítá vzhledem k ceně, kterou cestující *skutečně zaplatil* za zpožděnou osobní přepravu. Kromě toho, jak ukazuje moje analýza páté otázky, otázku zahrnutí „volitelných doplňků“ do ceny přepravního dokladu lze vyřešit systematickým a teleologickým výkladem uvedeného nařízení. Posouzení, že jakékoli ustanovení vyžadující použití jiných způsobů výkladu, než je doslovný způsob výkladu, porušuje zásadu právní jistoty, by v praxi znamenalo tyto způsoby výkladu vyloučit.

225. Navrhuji tedy Soudnímu dvoru, aby rozhodl, že článek 19 nařízení č. 1177/2010 není v rozsahu, v němž se toto ustanovení týká pojmu „cena přepravního dokladu“, neplatný z důvodu porušení zásady právní jistoty.

[84] – Rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, body 45 až 50).

4. K článkům 16 a 17 Listiny

226. V rozsahu, v němž desátá otázka odkazuje na články 16 a 17 Listiny, je třeba tuto otázku chápat tak, že se předkládající soud touto otázkou táže, zda v souladu s článkem 52 odst. 1 Listiny představují články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 přípustná omezení výkonu svobody podnikání a práva na vlastnictví.

227. Předkládající soud neuvádí skutečnosti, které jej vedly k položení této otázky, která má svůj původ výlučně v argumentaci předložené společností Irish Ferries. I když žádost o rozhodnutí o předběžné otázce tuto argumentaci podrobně neuvádí, společnost Irish Ferries ji rozvíjí ve svých písemných vyjádřeních v rozsahu, v němž se týkají první a desáté otázky. Z těchto vyjádření vyplývá, že uvedená argumentace společnosti Irish Ferries se týká především dodržování zásady proporcionality, pokud jde o omezení vyplývající z uplatňování článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010.

228. Jak již Soudní dvůr rozhodl v kontextu posouzení platnosti nařízení č. 261/2004 z hlediska jeho souladu s články 16 a 17 Listiny, při tomto posouzení musí být nutně vyváženy požadavky spojené s ochranou těchto různých práv a nastolena spravedlivá rovnováha mezi těmito právy [85]. Vzhledem ke kontextu, v němž existuje právní úprava práv cestujících, je rovněž třeba vzít v úvahu článek 38 Listiny, který směřuje k zajištění vysoké úrovně ochrany spotřebitelů, tedy včetně cestujících.

229. Jak vyplývá z mé analýzy otázky týkající se platnosti článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 z hlediska jejich souladu se zásadou proporcionality [86], tyto úvahy jsou použitelné na toto nařízení a vedou mě k závěru, že tato ustanovení respektují zásadu proporcionality.

230. Proto nejsou články 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 podle mého názoru v rozporu s články 16 a 17 Listiny.

231. Z výše uvedených úvah vyplývá, že přezkum desáté otázky neodhalil nic, co by mohlo ovlivnit platnost článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010.

V. Závěry

232. S přihlédnutím k výše uvedeným úvahám navrhuji Soudnímu dvoru, aby odpověděl na předběžné otázky položené High Court (Vrchní soud, Irsko) následovně:

„1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010 ze dne 24. listopadu 2010 o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 musí být vykládáno v tom smyslu, že se toto nařízení, zejména jeho články 18 a 19, použije v situaci, kdy je námořní doprava zrušena s oznámením před původně plánovaným odplutím z důvodu, že dodání plavidla, které mělo podle jízdního řádu tuto přepravu zajišťovat, bylo zpožděno a plavidlo nemohlo být nahrazeno.

2) Pojem ‚cílové místo' ve smyslu článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010 v zásadě odpovídá přístavu vylodění uvedenému v přepravní smlouvě pro původní plavbu.

[85] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, bod 62).

[86] – Viz body 217 a 218 tohoto stanoviska.

Přesměrování prostřednictvím náhradních tras za použití odlišné trasy od trasy původní nebo přes pozemní most (silniční nebo železniční) tedy může představovat ‚přesměrování do cílového místa' za ‚srovnatelných podmínek' ve smyslu článku 18 tohoto nařízení, pokud jsou ostatní podmínky této trasy srovnatelné s podmínkami stanovenými pro původní plavbu v přepravní smlouvě.

Článek 18 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že k přesměrování musí dojít bez příplatku, takže dopravce je povinen uhradit náklady vzniklé cestujícím proto, aby se dostali do náhradních přístavů nalodění a vylodění, jakož i náklady, které jim vzniknou při opuštění těchto přístavů, pokud jsou tyto náklady způsobené přesměrováním a jsou vyšší, než náklady, které by cestující nesli v případě nepřerušené osobní přepravy.

3) Článek 19 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že pokud byla osobní přeprava zrušena s oznámením před plánovaným odplutím a cestující si zvolí přesměrování nebo plavbu později, může si tento cestující nárokovat odškodnění na základě článku 19 tohoto nařízení s ohledem na zpoždění při připlutí do cílového místa uvedeného v přepravní smlouvě pro původní plavbu. Pokud cestující požaduje takové odškodnění, zpoždění odpovídá rozdílu mezi smluvně sjednanou dobou připlutí a dobou, kdy cestující připlul do cílového místa uvedeného v přepravní smlouvě, za předpokladu, že přesměrování pokračovalo z náhradního přístavu vylodění do tohoto místa.

   Naproti tomu cestující, který si zvolil a získal náhradu ceny přepravního dokladu v plné výši, si toto odškodnění nárokovat nemůže.

4) Článek 19 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že cena přepravního dokladu zahrnuje náklady na dodatečné volitelné služby zvolené cestujícím, jako je rezervace kabiny nebo kotce, nebo dále přístup do prémiových společenských prostor.

5) Článek 20 odst. 4 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že zpoždění dodání plavidla vyplývající z jednání jedné ze smluvních stran nebo jednání subdodavatelů této strany je vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného dopravce, pokud tento dopravce začal nabízet rezervace a uzavřel přepravní smlouvy s cestujícími před tím, než mu bylo plavidlo dodáno, a tudíž se na něj nevztahuje pojem ‚mimořádné okolnosti' ve smyslu tohoto ustanovení.

6) Článek 24 odst. 2 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že uložení sankce dopravci za nezaplacení odškodnění cestujícímu na základě článku 19 tohoto nařízení nepodléhá podmínce, že cestující požádal o odškodnění dopravce do dvou měsíců ode dne, kdy byla nebo měla být uskutečněna přeprava.

7) Článek 25 odst. 1 nařízení č. 1177/2010 musí být vykládán v tom smyslu, že působnost vnitrostátního orgánu pověřeného prosazováním tohoto nařízení, určeného členským státem, se vztahuje na osobní přepravu z přístavů na území tohoto členského státu, jakož i, jedná-li se o přepravu, která zahrnuje zpáteční cestu, která byla v plném rozsahu zrušena, na zpáteční osobní přepravu z jiného členského státu do přístavů na území prvně uvedeného členského státu.

8) Přezkum desáté otázky neodhalil nic, co by mohlo ovlivnit platnost článků 18 a 19 nařízení č. 1177/2010."