Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
MACIEJ SZPUNAR
prednesené 4. marca 2021 [1]

Vec C-570/19

Irish Ferries Ltd
proti
National Transport Authority

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal High Court (Vrchný súd, Írsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Práva cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave – Nariadenie (EÚ) č. 1177/2010 – Zrušenie – Oznámenie vopred, pred pôvodne stanoveným dátumom odchodu, v dôsledku omeškania s dodaním nového plavidla dopravcovi – Dôsledky“

I. Úvod

1. Hoci nariadenie (ES) č. 261/2004 [2], ktoré upravuje práva cestujúcich v oblasti leteckej dopravy, je predmetom rozsiahlej judikatúry Súdneho dvora, inak je to v prípade nástrojov práva Únie, ktoré upravujú ich práva v oblasti železničnej dopravy [3], cestnej dopravy [4] alebo – ako v prejednávanej veci – námornej dopravy [5]. Tento návrh na začatie prejudiciálneho konania je prvým návrhom, v rámci ktorého vnútroštátny súd žiada Súdny dvor o výklad ustanovení nariadenia č. 1177/2010.

2. Svoj pôvod má v konaní medzi Irish Ferries Ltd, námorným dopravcom, a National Transport Authority (írsky úrad pre dopravu, ďalej len „NTA“), vnútroštátnym orgánom povereným uplatňovaním nariadenia č. 1177/2010, a týka sa zrušenia všetkých spojení, ktoré malo jedno z plavidiel tohto dopravcu zabezpečiť v roku 2018 medzi Írskom a Francúzskom pre viac ako 20 000 cestujúcich.

1 Jazyk prednesu: francúzština.

2 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).

3 Pozri nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 315, 2007, s. 14).

4 Pozri nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011 zo 16. februára 2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 55, 2011, s. 1).

5 Pozri nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1177/2010 z 24. novembra 2010 o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 334, 2010, s. 1).

3. Svojimi desiatimi prejudiciálnymi otázkami vnútroštátny súd žiada Súdny dvor, aby sa vyjadril k výkladu viacerých ustanovení nariadenia č. 1177/2010 a k jeho platnosti. Tieto otázky vyvolávajú početné výzvy v oblasti námornej dopravy. Vzhľadom na to, že na zodpovedanie podobných výziev v oblasti leteckej dopravy bolo potrebných pätnásť rokov vývoja judikatúry, je pravdepodobné, že odpovede Súdneho dvora na tieto otázky budú v budúcnosti predmetom spresnení.

4. V týchto návrhoch v rámci odkazov na tento vývoj judikatúry preskúmam, či a prípadne v akom rozsahu môže byť táto judikatúra analogicky prevzatá na účely námornej dopravy.

II. Právny rámec

A. Právo Únie

5. V článku 1 nariadenia č. 1177/2010 s názvom „Predmet úpravy“ sa uvádza, že toto nariadenie stanovuje pravidlá pre dopravu po mori alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, najmä pokiaľ ide o práva cestujúcich v prípade zrušenia alebo meškania a vybavovania sťažností.

6. Podľa článku 2 tohto nariadenia, nazvaného „Rozsah pôsobnosti“:

„1. Toto nariadenie sa uplatňuje vo vzťahu k cestujúcim:

a) v osobnej doprave [ktorí využívajú osobnú dopravu – *neoficiálny preklad*], keď sa prístav nalodenia nachádza na území členského štátu;

b) v osobnej doprave [ktorí využívajú osobnú dopravu – *neoficiálny preklad*], keď sa prístav nalodenia nachádza mimo územia členského štátu a prístav vylodenia sa nachádza na území členského štátu, ak dané spojenie prevádzkuje dopravca Únie v zmysle článku 3 písm. e);

c) na výletnej plavbe, keď sa prístav nalodenia nachádza na území členského štátu. Na týchto cestujúcich sa však nevzťahujú článok 16 ods. 2, články 18 a 19 a článok 20 ods. 1 a 4.

2. Toto nariadenie sa neuplatňuje vo vzťahu k cestujúcim:

a) na lodiach, ktoré sú certifikované na prevoz najviac 12 cestujúcich;

b) na lodiach, ktorých posádku zodpovednú za prevádzku lode tvoria najviac tri osoby, alebo ak dĺžka trasy celkovej osobnej dopravy je menej ako 500 metrov jednosmerne;

c) na exkurziách a výletoch, ktoré nie sú výletnými plavbami, alebo

d) na lodiach, ktoré nie sú poháňané mechanickými prostriedkami, a na pôvodných historických osobných lodiach a ich jednotlivých replikách, ktoré boli navrhnuté pred rokom 1965 a postavené prevažne z pôvodných materiálov a ktoré sú certifikované na prevoz najviac 36 cestujúcich.

3. Členské štáty môžu vyňať z uplatňovania tohto nariadenia na dva roky od 18. decembra 2012 námorné lode s hrubou priestornosťou menej ako 300 RT prevádzkované v rámci vnútroštátnej dopravy pod podmienkou, že práva cestujúcich podľa tohto nariadenia sú primerane zabezpečené vnútroštátnym právom.

4. Členské štáty môžu vyňať z uplatňovania tohto nariadenia osobnú dopravu, ktorá je súčasťou povinností vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme, zákaziek na služby vo verejnom záujme alebo integrovaných služieb, za predpokladu, že práva cestujúcich vyplývajúce z tohto nariadenia sú porovnateľne zaručené v rámci vnútroštátneho práva.

…“

7. Článok 3 tohto nariadenia stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

…

f) ‚osobná doprava‘ je komerčná osobná námorná alebo vnútrozemská vodná doprava, ktorá sa riadi uverejneným harmonogramom;

…

m) ‚zmluva o preprave‘ je zmluva o preprave medzi dopravcom a cestujúcim na účely poskytnutia jednej alebo viacerých služieb osobnej dopravy alebo výletných plavieb;

n) ‚cestovný lístok‘ je platný doklad alebo iný dôkaz o zmluve o preprave“.

8. Článok 18 toho istého nariadenia, nazvaný „Presmerovanie a náhrada v prípade zrušenia alebo omeškania odchodu“, ktorý sa nachádza v jeho kapitole III s názvom „Povinnosti dopravcov a prevádzkovateľov terminálov v prípade prerušenia cesty“, stanovuje:

„1. Ak dopravca odôvodnene očakáva zrušenie alebo meškanie odchodu linky osobnej dopravy z prístavného terminálu o viac ako 90 minút, cestujúcim sa bezodkladne ponúkne na výber medzi:

a) presmerovaním za porovnateľných podmienok do konečného cieľového miesta stanoveného v zmluve o preprave pri najbližšej možnej príležitosti a bez dodatočných príplatkov;

b) náhradou ceny cestovného lístka a v relevantných prípadoch bezplatnou dopravou naspäť do prvého miesta odchodu stanoveného v zmluve o preprave pri najbližšej možnej príležitosti.

2. Ak sa linka osobnej dopravy zruší alebo pri odchode z prístavu omešká o viac ako 90 minút, cestujúci majú právo na takéto presmerovanie alebo náhradu ceny cestovného lístka od dopravcu.

3. Náhrada ustanovená v odseku 1 písm. b) a odseku 2 sa vyplatí do siedmich dní v hotovosti, elektronickým bankovým prevodom, bankovým príkazom alebo bankovým šekom vo výške celej ceny cestovného lístka, za ktorú bol zakúpený, za nevykonanú časť alebo časti cesty a za vykonanú časť alebo časti cesty, ak už cesta nespĺňa svoj účel v súvislosti s pôvodným plánom cesty cestujúceho. Ak cestujúci súhlasí, možno úplnú náhradu cestovného lístka uhradiť prostredníctvom poukážok a/alebo iných služieb, ktorých cena zodpovedá cene, za akú bol lístok zakúpený, a za predpokladu, že podmienky sú flexibilné, najmä pokiaľ ide o čas platnosti a cieľ cesty.“

9. Článok 19 nariadenia č. 1177/2010 s názvom „Náhrada ceny cestovného lístka v prípade omeškania pri príchode“ stanovuje:

„1. Bez toho, aby cestujúci stratili právo na prepravu, môžu v prípade meškania pri príchode do konečného cieľového miesta stanoveného v zmluve o preprave od dopravcu žiadať náhradu. Minimálna výška náhrady je 25 % ceny cestovného lístka za meškanie, ktoré trvá najmenej:

a) jednu hodinu v prípade plánovanej cesty, ktorá má trvať najviac štyri hodiny;

b) dve hodiny v prípade plánovanej cesty, ktorá má trvať viac ako štyri hodiny, ale menej ako osem hodín;

c) tri hodiny v prípade plánovanej cesty, ktorá má trvať viac ako osem hodín, avšak najviac 24 hodín, alebo

d) šesť hodín v prípade plánovanej cesty, ktorá má trvať viac ako 24 hodín.

Ak je meškanie dlhšie ako dvojnásobok času stanoveného v písmenách a) až d), výška náhrady je 50 % ceny cestovného lístka.

2. Cestujúci, ktorí sú držiteľmi predplateného cestovného lístka alebo časového cestovného lístka a ktorí sa počas obdobia jeho platnosti viackrát stretli s meškaním pri príchode, môžu žiadať o primeranú náhradu v súlade s opatreniami dopravcu pre náhrady. Tieto opatrenia ustanovujú kritériá na určenie meškania pri príchode a na výpočet náhrady.

3. Náhrada sa počíta v pomere k cene, ktorú cestujúci skutočne zaplatil za omeškanú osobnú prepravu.

4. Ak ide o dopravu zahŕňajúcu spiatočnú cestu, náhrada za meškanie pri príchode na prvej ceste alebo spiatočnej ceste sa vypočíta vo vzťahu k polovičnej cene zaplatenej za danú osobnú prepravu.

5. Náhrada sa vyplatí do jedného mesiaca od predloženia žiadosti o náhradu. Náhradu možno uhradiť prostredníctvom poukážok a/alebo iných služieb za predpokladu, že termíny sú flexibilné, najmä pokiaľ ide o obdobie platnosti a cieľ cesty. Na žiadosť cestujúceho je náhrada finančná.

6. Náhrada ceny cestovného lístka sa nezníži o náklady na finančnú transakciu, ako sú poplatky, náklady na telefonické spojenie alebo poštové známky. Dopravcovia môžu zaviesť minimálnu sumu, pod ktorej úroveň sa náhrady nebudú vyplácať. Táto minimálna suma nepresiahne 6 [eur].“

10. Článok 20 tohto nariadenia, nazvaný „Výnimky“, stanovuje:

„1. Články 17, 18 a 19 sa nevzťahujú na cestujúcich s otvorenými cestovnými lístkami, pokiaľ nie je určený čas odchodu, s výnimkou cestujúcich, ktorí sú držiteľmi predplateného cestovného lístka alebo časového cestovného lístka.

2. Články 17 a 19 sa neuplatňujú, ak je cestujúci o zrušení alebo meškaní informovaný pred zakúpením cestovného lístka, alebo ak zrušenie alebo meškanie zavinil cestujúci.

3. Článok 17 ods. 2 sa neuplatňuje, ak dopravca dokáže, že zrušenie alebo meškanie zapríčinili poveternostné podmienky, ktoré ohrozujú bezpečnú prevádzku lode.

4. Článok 19 sa neuplatňuje, ak dopravca dokáže, že zrušenie alebo meškanie zapríčinili poveternostné podmienky ohrozujúce bezpečnú prevádzku lode alebo mimoriadne okolnosti brániace vykonaniu osobnej dopravy, ktorým by sa nedalo zabrániť ani vtedy, ak by sa prijali všetky primerané opatrenia.“

11. Článok 24 uvedeného nariadenia s názvom „Sťažnosti“, ktorý sa nachádza v jeho kapitole IV, nazvanej „Všeobecné pravidlá informovania a podávania sťažností“, stanovuje:

„1. Dopravcovia a prevádzkovatelia terminálov vytvoria alebo zavedú prístupný mechanizmus vybavovania sťažností, pokiaľ ide o práva a povinnosti, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.

2. Ak cestujúci, na ktorého sa vzťahuje toto nariadenie, chce dopravcovi alebo prevádzkovateľovi terminálu predložiť sťažnosť, musí tak urobiť do dvoch mesiacov odo dňa, keď sa služba poskytla alebo mala poskytnúť. Dopravca alebo prevádzkovateľ terminálu do jedného mesiaca od doručenia sťažnosti oznámi cestujúcemu, či je jeho sťažnosť opodstatnená, zamietnutá alebo sa stále posudzuje. Čas vymedzený na poskytnutie konečnej odpovede nepresiahne dva mesiace od doručenia sťažnosti.“

12. Článok 25 nariadenia č. 1177/2010 s názvom „Vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie“, ktorý sa nachádza v kapitole V, nazvanej „Presadzovanie a vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie“, stanovuje:

„1. Každý členský štát určí nový alebo existujúci orgán alebo orgány zodpovedné za presadzovanie tohto nariadenia, pokiaľ ide o osobnú dopravu a výletné plavby z prístavov, ktoré sa nachádzajú na jeho území, a osobnú dopravu z tretích krajín do týchto prístavov. Každý orgán prijme opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s týmto nariadením.

Každý orgán je nezávislý od obchodných záujmov, pokiaľ ide o organizáciu, rozhodnutia o financovaní, právnu štruktúru a rozhodovanie.

2. Členské štáty informujú Komisiu o orgáne alebo orgánoch určených v súlade s týmto článkom.

3. Každý cestujúci môže v súlade s vnútroštátnym právom predložiť sťažnosť v súvislosti s údajným porušením tohto nariadenia príslušnému orgánu určenému podľa odseku 1 alebo akémukoľvek inému príslušnému orgánu, ktorý určí členský štát. Príslušný orgán poskytne cestujúcim odôvodnenú odpoveď na ich sťažnosť v primeranej lehote.

Členský štát môže rozhodnúť o tom, že:

a) cestujúci má predložiť sťažnosť, na ktorú sa vzťahuje toto nariadenie, najprv dopravcovi alebo prevádzkovateľovi terminálu a/alebo

b) vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie alebo akýkoľvek iný príslušný orgán, ktorý určí členský štát, konajú ako odvolací orgán pre sťažnosti, ktoré sa nevyriešia podľa článku 24.

Členské štáty, ktoré sa rozhodli vyňať určité služby podľa článku 2 ods. 4, zabezpečia, aby existoval porovnateľný mechanizmus presadzovania práv cestujúcich.“

13. Článok 27 tohto nariadenia, nazvaný „Spolupráca medzi orgánmi zodpovednými za presadzovanie“, stanovuje:

„Vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie uvedené v článku 25 ods. 1 si vymieňajú informácie o svojej práci a zásadách a postupoch rozhodovania v rozsahu, ktorý je potrebný na súvislé uplatňovanie tohto nariadenia. Komisia ich v tejto úlohe podporuje.“

B. Írske právo

14. European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 (S.I. č. 394/2012) [nariadenie z roku 2012 vykonávajúce právnu úpravu Európskej únie (o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave)] (ďalej len „nariadenie z roku 2012“), prijaté 10. októbra 2012, vo svojom § 3 označuje NTA ako subjekt poverený uplatňovaním nariadenia č. 1177/2010 v zmysle § 25 tohto nariadenia.

15. NTA v súlade s § 4 ods. 1 nariadenia z roku 2012 zašle poskytovateľovi služieb *ex offo* alebo na základe sťažnosti podanej cestujúcim, ak sa domnieva, že tento poskytovateľ nedodržiava alebo porušuje nariadenie č. 1177/2010, oznámenie uvádzajúce predmetné nesplnenie povinnosti alebo porušenie, ktoré ho zaväzuje prijať v uvedenej lehote opatrenia, ktoré sú v ňom uvedené, aby dosiahol súlad s týmto oznámením. Podľa § 4 ods. 3 nariadenia z roku 2012 je nedodržanie tohto oznámenia sankcionované pokutami.

III. Skutkové okolnosti sporu vo veci samej, konanie na Súdnom dvore a prejudiciálne otázky

16. V roku 2016 uzavrela Irish Continental Group plc (ICG), materská spoločnosť Irish Ferries, so spoločnosťou založenou podľa nemeckého práva Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (ďalej len „lodenica“) zmluvu o výstavbe trajektu (ďalej len „plavidlo“) s plánovaným dodaním tohto plavidla, ktoré malo byť plne certifikované na plavbu, spoločnosti ICG najneskôr do 26. mája 2018.

17. Plavidlo malo začať prevádzku na letnú sezónu roku 2018, aby zabezpečovalo rôzne spojenia, medzi ktorými bola aj nová nepretržitá spiatočná služba medzi Dublinom (Írsko) a Cherbourgom (Francúzsko).

18. Vzhľadom na dĺžku plavby (približne 18 hodín) spoločnosť Irish Ferries plánovala prevádzkovať plavidlo na zabezpečenie spojenia každý druhý deň, striedavo s iným plavidlom, ktoré prevádzkovala počas sezóny 2018 na spojeniach medzi Rosslare (Írsko) a Cherbourgom a medzi Rosslare a Roscoffom (Francúzsko), čím by vznikla ponuka každodennej služby medzi Írskom a Francúzskom, ale s odchodom/príchodom v rôznych prístavoch.

19. V januári 2017 lodenica oznámila spoločnosti Irish Ferries, že predpokladá dodanie plavidla najneskôr 22. júna 2018.

20. Dňa 27. októbra 2017 Irish Ferries otvorila registráciu rezervácií na sezónu 2018 s prvou plavbou naplánovanou na 12. júla 2018. Lodenica 1. novembra 2017 potvrdila, že plavidlo bude dodané 22. júna 2018.

21. Elektronickou poštou z 18. apríla 2018 lodenica informovala Irish Ferries, že plavidlo nebude dodané skôr ako 13. júla 2018 z dôvodu omeškania zo strany externých dodávateľov zariadení, s ktorými spolupracovala ako subdodávateľmi, pričom poukázala aj na „možnosť neskorého dodania, najmä z dôvodu časového oneskorenia pri zariaďovaní vonkajších priestorov“.

22. Po tom, čo Irish Ferries 20. apríla 2018 konštatovala, že nemôže nahradiť toto plavidlo plavidlom svojej flotily, ani nájmom náhradného plavidla prostredníctvom lodného makléra, zrušila plavby plavidla až do nového dátumu dodania, posunutého ešte o rezervnú lehotu na prípravu plavidla. Irish Ferries teda zrušila plavby plánované v dátumoch od 12. do 29. júla 2018 (ďalej len „prvé zrušenie“).

23. V rámci prvého zrušenia spoločnosť Irish Ferries podnikla viacero krokov. Okrem iného oznámila všetkým dotknutým cestujúcim zrušenie plavieb v lehote dvanásť týždňov vopred pred plavbou, pričom im navrhla buď úplnú okamžitú bezpodmienečnú náhradu, alebo rezerváciu iných plavieb podľa ich výberu (ďalej len „alternatívne plavby“). Vzhľadom na to, že na dotknutých spojeniach neexistovali iné rovnaké služby, Irish Ferries dotknutým cestujúcim ponúkla celý rad alternatívnych plavieb s odchodom a príchodom v rôznych prístavoch medzi Írskom a Francúzskom priamo (napríklad deň pred alebo nasledujúci deň po pôvodne plánovanom dni plavby – alebo v akýkoľvek iný dátum – podľa kapacity) alebo nepriamo, teda ako tranzit cez Veľkú Britániu (ďalej len „pozemný most“). Skutočnosť, že Irish Ferries ponúkla všetkým dotknutým cestujúcim presmerovanie cez pozemný most, však NTA pred vnútroštátnym súdom spochybňuje.

24. Pokiaľ ide o cestujúcich, ktorí boli presunutí tak, že mali mať príchod alebo odchod v Rosslare (namiesto Dublinu) a/alebo príchod alebo odchod v Roscoffe (namiesto Cherbourgu), Irish Ferries neponúkala náhradu prípadných dodatočných nákladov, ktoré museli títo cestujúci znášať v dôsledku zmeny prístavu odchodu alebo príchodu (ďalej len „dodatočné náklady“). Irish Ferries sa totiž domnievala, že dodatočné náklady nemuseli vynaložiť všetci cestujúci, keďže niektorí z nich sa nachádzali bližšie k Rosslare, a trávili svoje prázdniny bližšie k Roscoffu ako ku Cherbourgu.

25. Dňa 9. mája 2018 NTA oznámil spoločnosti Irish Ferries, že preskúmal okolnosti prvého zrušenia s cieľom stanoviť pravidlá uplatňovania nariadenia č. 1177/2010 v tomto prípade a požiadal ju, aby mu oznámila dôvody, pre ktoré sa Irish Ferries domnievala, že toto zrušenie bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktoré nemohla ovplyvniť. Irish Ferries predložila NTA podrobnú argumentáciu týkajúcu sa predmetného zrušenia.

26. Dňa 1. júna 2018 NTA požiadal Irish Ferries, aby mu poskytla informácie týkajúce sa toho, či táto spoločnosť dodržala článok 18 nariadenia č. 1177/2010. Irish Ferries odpovedala 8. júna 2018 a nasledovala výmena korešpondencie.

27. Dňa 11. júna 2018 lodenica oznámila Irish Ferries, že dodávka plavidla sa oneskorí až do bližšie neurčeného dátumu v septembri z dôvodu omeškania subdodávateľa pri prácach týkajúcich sa elektrických káblov a inštalácie elektrickej siete na trupe a palube, ako aj z dôvodu omeškania pri dodaní vnútorných prvkov určených pre verejné priestory. Keďže Irish Ferries nemohla prevádzkovať plavidlo, rozhodla sa zrušiť všetky plavby plánované po 30. júli 2018 (ďalej len „druhé zrušenie“). V každom prípade bolo plavidlo dodané 12. decembra 2018, teda s omeškaním približne 200 dní.

28. V rámci druhého zrušenia podnikla Irish Ferries viacero krokov voči dotknutým cestujúcim, teda okrem iného jednak ich informovala o druhom zrušení, hneď ako mala potvrdené, že nebude možné prenajať náhradné plavidlo, pričom to oznámila sedem až dvanásť týždňov vopred pred plavbou, a jednak im navrhla tieto možnosti: zrušiť pôvodné plavby a získať okamžitú náhradu v plnom rozsahu, využiť náhradné spojenia do Francúzska bez náhrady prípadných dodatočných nákladov a nakoniec presmerovanie cez pozemný most ich výberu spomedzi tých, ktoré navrhla, s odchodom z ktoréhokoľvek írskeho prístavu s príchodom do takých francúzskych prístavov ako Cherbourg, Roscoff, Calais a Caen. V tomto poslednom uvedenom prípade sa cestujúcim nahrádzali náklady na palivo vynaložené na prechod cez Veľkú Britániu.

29. Z týchto krokov vyplynulo, že 82 % z 20 000 cestujúcich dotknutých týmito zrušeniami sa rozhodlo pre alternatívne plavby so spoločnosťou Irish Ferries alebo inými dopravcami, 3 % uprednostnilo využitie pozemného mosta a zostávajúcich 15 % si zvolilo náhradu v plnej výške.

30. Pokiaľ ide o cestujúcich, ktorí si zvolili alternatívne plavby, prípadné dodatočné náklady neboli fakturované cestujúcim, ale uhradila ich Irish Ferries. Okrem toho spoločnosť Irish Ferries nahradila prípadné rozdiely v cene cestovného.

31. Pokiaľ ide o cestujúcich, ktorí si zvolili pozemný most, Irish Ferries im nahradila náklady na palivo potrebné na prejazd cez Veľkú Britániu.

32. Irish Ferries však nezaplatila náhradu za meškanie pri príchode do konečného cieľového miesta cestujúcim, ktorí o to požiadali, na základe článku 19 nariadenia č. 1177/2010, keďže sa domnievala, že vzhľadom na to, že im navrhla presmerovanie a náhradu ceny cestovného lístka v súlade s článkom 18 tohto nariadenia, sa články 18 a 19 tohto nariadenia neuplatňujú súčasne.

33. Dňa 1. augusta 2018 NTA vydal voči spoločnosti Irish Ferries predbežné oznámenie týkajúce sa uplatňovania nariadenia z roku 2012 na zrušené plavby, na ktoré Irish Ferries odpovedala 15. augusta 2018.

34. Dňa 19. októbra 2018 NTA prijal rozhodnutie, podľa ktorého sa domnieval po prvé, že nariadenie č. 1177/2010 sa uplatňuje na zrušenie plavieb medzi Dublinom a Cherbourgom počas leta 2018, po druhé že Irish Ferries porušila požiadavky stanovené v článku 18 tohto nariadenia a po tretie že tento námorný dopravca nedodržal článok 19 uvedeného nariadenia. V súlade s článkom 4 ods. 1 nariadenia z roku 2012 sa toto rozhodnutie konkretizovalo zaslaním dvoch oznámení. Irish Ferries predložila svoje pripomienky k tomuto rozhodnutiu.

35. Rozhodnutím z 25. januára 2019 NTA potvrdil oznámenia vydané podľa článku 4 ods. 1 nariadenia z roku 2012, týkajúce sa článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 (ďalej len „sporné rozhodnutie“).

36. Na jednej strane sa domnieval, že Irish Ferries porušila článok 18 nariadenia č. 1177/2010, pokiaľ ide o cestujúcich postihnutých zrušenými plavbami, ak títo cestujúci mali cestovať do alebo z Rosslare (namiesto Dublinu) a/alebo do alebo z Roscoffu (namiesto Cherbourgu). NTA vyzval Irish Ferries na náhradu prípadných dodatočných nákladov, ktoré znášali cestujúci dotknutí zrušenými plavbami, ktorí si zvolili presmerovanie do alebo z Rosslare (namiesto Dublinu) a/alebo do alebo z Roscoffu (na miesto Cherbourgu).

37. Na druhej strane sa domnieval, že Irish Ferries porušila článok 19 nariadenia č. 1177/2010 a uložil jej povinnosť zaplatiť dotknutým cestujúcim náhradu v dôsledku meškania do konečného cieľového miesta stanoveného v zmluve o preprave.

38. Irish Ferries napadla sporné rozhodnutie, ako aj oznámenia vydané na základe článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 na High Court (Vrchný súd, Írsko), pričom v prvom rade tvrdila, že toto nariadenie sa neuplatňuje, ak k zrušeniu došlo niekoľko týždňov pred predpokladaným dátumom plavby. Po druhé Irish Ferries spochybnila výklad a uplatnenie článkov 18 až 20 uvedeného nariadenia zo strany NTA. Konkrétne tvrdila, že omeškanie s dodaním plavidla predstavuje „mimoriadnu okolnosť“, ktorá ju oslobodzuje od zaplatenia náhrady stanovenej v článku 19 tohto nariadenia. Po tretie Irish Ferries vytýkala NTA, že porušil článok 25 toho istého nariadenia tým, že sa dopustil prekročenia právomoci. NTA totiž vykonával svoju právomoc v oblasti prepravných služieb smerom z Francúzska a do Írska, hoci tieto služby patria do výlučnej právomoci francúzskych orgánov. Po štvrté Irish Ferries vytýkala NTA, že porušil článok 24 nariadenia č. 1177/2010 tým, že neobmedzil účinok svojho rozhodnutia na cestujúcich, ktorí podali sťažnosť vo forme a v lehotách stanovených v článku 24 tohto nariadenia. V piatom a poslednom rade Irish Ferries spochybnila platnosť uvedeného nariadenia z hľadiska zásad proporcionality, právnej istoty a rovnosti zaobchádzania, ako aj článkov 16, 17 a 20 Charty základných práv Európskej únie (ďalej len „Charta“).

39. Za týchto okolností sa High Court (Vrchný súd) uznesením z 22. júla 2019, ktoré bolo Súdnemu dvoru doručené 26. júla 2019, rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto otázky:

„A. Uplatniteľnosť nariadenia [č. 1177/2010]

1. Uplatňuje sa [nariadenie č. 1177/2010] (najmä články 18 a/alebo 19) za okolností, keď cestujúci vykonali rezervácie vopred a uzavreli zmluvy o preprave a keď je osobná doprava zrušená s oznámením najmenej sedem týždňov vopred pred plánovaným odchodom z dôvodu omeškania s dodaním nového plavidla prevádzkovateľovi trajektov? Sú v tejto súvislosti niektoré (prípadne všetky) z nasledujúcich skutočností relevantné pre uplatniteľnosť [uvedeného] nariadenia?

   a) dodanie sa nakoniec oneskorilo o 200 dní;

   b) prevádzkovateľ trajektov musel zrušiť celú sezónu plavieb;

   c) nebolo možné získať žiadne alternatívne plavidlo;

   d) prevádzkovateľ trajektov vykonal náhradnú rezerváciu pre viac ako 20 000 cestujúcich na iné plavby alebo im vrátil zaplatené cestovné;

   e) plavby sa uskutočňovali na novej trase otvorenej prevádzkovateľom trajektov a na pôvodnej trase neexistovala podobná alternatívna služba?

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

   Na túto otázku je potrebné odpovedať, iba ak je článok 18 [nariadenia č. 1177/2010] uplatniteľný.

2. Ak je cestujúci presmerovaný v súlade s [týmto] článkom 18, vzniká nová zmluva o preprave, z ktorej vyplýva, že právo na náhradu podľa článku 19 sa má určiť v súlade s touto novou zmluvou, a nie podľa pôvodnej zmluvy o preprave?

3. a) Ak je [uvedený] článok 18 uplatniteľný a ak dôjde k zrušeniu plavby a na tejto trase neexistuje žiadna alternatívna služba (t. j. žiadne priame spojenie medzi týmito dvoma prístavmi), predstavuje poskytnutie náhradnej plavby na akejkoľvek inej dostupnej trase alebo trasách zvolených cestujúcim, vrátane ‚pozemného mosta' (napr. cesta z Írska do Spojeného kráľovstva trajektom a následná cesta vozidlom, s nákladmi na palivo preplatenými cestujúcemu prevádzkovateľom trajektov, do prístavu v Spojenom kráľovstve s napojením na Francúzsko a odtiaľ do Francúzska, pričom cestujúci má právo voľby trasy) ‚presmerovanie do konečného cieľového miesta' na účely článku 18? Ak nie, aké kritériá sa majú použiť na určenie toho, či ide o presmerovanie ‚za porovnateľných podmienok'?

   b) V prípade, že neexistuje žiadna alternatívna plavba na zrušenej trase, v rámci ktorej by bolo možné poškodeného cestujúceho umiestniť na priamu plavbu z pôvodného prístavu nalodenia do konečného cieľového miesta v zmysle zmluvy o preprave, je dopravca povinný uhradiť všetky dodatočné príplatky, ktoré cestujúcemu vznikli v súvislosti s presmerovaním do nového prístavu nalodenia a z neho a/alebo do nového cieľového miesta a z neho?

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

4. a) Môže sa článok 19 [nariadenia č. 1177/2010] uplatniť, keď už bola plavba v skutočnosti zrušená najmenej sedem týždňov pred plánovaným odchodom? Ak sa [tento] článok 19 uplatní, uplatní sa aj vtedy, ak sa uplatnil článok 18 [tohto nariadenia] a cestujúci bol presmerovaný bez dodatočných príplatkov a/alebo kompenzovaný a/alebo si vybral neskoršiu plavbu?

   b) Ak sa článok 19 [nariadenia č. 1177/2010] uplatňuje, čo predstavuje ‚konečné cieľové miesto' na účely [tohto] článku 19?

5. Ak je článok 19 [nariadenia č. 1177/2010] uplatniteľný:

   a) Ako sa má za takýchto okolností merať doba omeškania?

   b) Ako sa má pri určovaní výšky náhrady vypočítať *cena* v zmysle [tohto] článku 19, a zahŕňa táto náhrada náklady spojené s doplnkovými službami (napr. kajuty, klietky pre zvieratá a prémiové salóny pre cestujúcich)?

D. Výklad článku 20 ods. 4 [nariadenia č. 1177/2010]

6. Ak sa [nariadenie č. 1177/2010] uplatňuje, predstavujú okolnosti uvedené v prvej otázke ‚mimoriadne okolnosti, ktorým by sa nedalo zabrániť ani vtedy, ak by sa prijali všetky primerané opatrenia' na účely článku 20 ods. 4 [nariadenia č. 1177/2010]?

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

7. Má článok 24 [nariadenia č. 1177/2010] za následok uloženie záväznej povinnosti každému cestujúcemu, ktorý chce využiť náhradu podľa článku 19 [tohto] nariadenia, podať sťažnosť do dvoch mesiacov odo dňa, keď sa služba poskytla alebo mala poskytnúť?

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

8. Je jurisdikcia príslušného vnútroštátneho orgánu zodpovedného za presadzovanie [nariadenia č. 1177/2010] obmedzená na plavby do prístavov uvedených v článku 25 [tohto nariadenia], alebo sa môže rozšíriť aj na spiatočnú plavbu *z* prístavu iného členského štátu do štátu príslušného vnútroštátneho orgánu?

G. Platnosť rozhodnutia a oznámení

9. a) Aké zásady a pravidlá práva Únie by mal vnútroštátny súd uplatniť pri posudzovaní platnosti rozhodnutia a/alebo oznámení vnútroštátneho orgánu zodpovedného za presadzovanie [nariadenia č. 1177/2010] s ohľadom na článok 16, 17, 20 a/alebo 47 Charty a/alebo zásady proporcionality, právnej istoty a rovnakého zaobchádzania?

b) Je kritérium neprimeranosti, ktoré by mal vnútroštátny súd uplatniť, kritériom, pri ktorom došlo k zjavne nesprávnemu posúdeniu?

H. Platnosť nariadenia č. 1177/2010

Táto otázka vzniká iba v závislosti od odpovedí na predchádzajúce otázky.

10. Je nariadenie 1177/2010 platné z hľadiska práva Únie, najmä so zreteľom na:

a) články 16, 17 a 20 Charty?

b) skutočnosť, že leteckí dopravcovia nemajú povinnosť zaplatiť náhradu, ak informujú cestujúceho o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu [článok 5 ods. 1 písm. c) bod i) nariadenia č. 261/2004]?

c) zásady proporcionality, právnej istoty a rovnakého zaobchádzania?“

40. Písomné pripomienky predložili účastníci konania vo veci samej, Írsko, Európsky parlament, Rada Európskej únie a Európska komisia. Tieto dotknuté subjekty boli zastúpené na pojednávaní, ktoré sa konalo 9. septembra 2020.

IV. Analýza

41. Desať otázok v tomto návrhu na začatie prejudiciálneho konania sa týka rôznych aspektov nariadenia č. 1177/2010. Svojou prvou otázkou sa totiž vnútroštátny súd snaží zistiť, či sa toto nariadenie uplatňuje na spor vo veci samej. Ďalej svojou druhou až deviatou otázkou žiada o výklad viacerých osobitných ustanovení uvedeného nariadenia. Napokon svojou desiatou otázkou tento súd žiada Súdny dvor, aby rozhodol o platnosti tohto nariadenia.

42. Na účely preskúmania platnosti aktu práva Únie treba najskôr vylúčiť hypotézu, že toto preskúmanie nemá žiadnu súvislosť s existenciou alebo predmetom sporu vo veci samej.[6] Analýza prvej otázky teda musí predchádzať analýze desiatej otázky.

43. Ďalej, ak je platnosť ustanovení aktu Únie spochybnená z dôvodu údajného porušenia určitých všeobecných zásad, treba predovšetkým stanoviť zmysel týchto ustanovení. Podľa všeobecnej výkladovej zásady sa ustanovenia práva Únie majú vykladať, pokiaľ je to možné, spôsobom, ktorý nespochybní ich platnosť, a v súlade s celým primárnym právom.[7] Pristúpiť k preskúmaniu ich platnosti bez predchádzajúceho zistenia ich zmyslu by znamenalo ignorovanie tejto zásady. V rozsahu, v akom sa druhá až deviata otázka týkajú výkladu viacerých ustanovení nariadenia č. 1177/2010, ktorých platnosť je predmetom desiatej otázky, treba v prvom rade odpovedať na tieto prvé otázky.

44. V dôsledku toho bude moja analýza rešpektovať poradie otázok položených vnútroštátnym súdom. Najprv preskúmam pôsobnosť nariadenia č. 1177/2010 (prvá otázka), potom jeho osobitné ustanovenia (druhá až deviata otázka) a napokon platnosť tohto nariadenia (desiata otázka).

A. O uplatniteľnosti nariadenia č. 1177/2010

45. Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd vo všeobecnosti pýta na uplatniteľnosť nariadenia č. 1177/2010 a presnejšie na uplatniteľnosť článkov 18 a 19 v prípade zrušenia námorných dopravných služieb s oznámením v lehote aspoň sedem týždňov vopred pred pôvodne plánovaným odchodom z dôvodu, že plavidlo určené na zabezpečenie tejto dopravnej služby bolo dodané s omeškaním a nemohlo byť nahradené.

46. Je pravda, že vnútroštátny súd sa tiež pýta na uplatniteľnosť nariadenia č. 1177/2010 vzhľadom na všetky okolnosti uvedené vo formulácii prvej otázky písm. a) až e). Irish Ferries, ktorej argumentácia, zdá sa, bola základom prvej otázky, však odkazuje na tieto okolnosti len na podporu svojej argumentácie týkajúcej sa zásady *impossibilium nulla obligatio est*. V prejednávanej veci zastávam názor, že uvedené okolnosti nemôžu zmeniť moju analýzu týkajúcu sa uplatniteľnosti nariadenia č. 1177/2010, takže tieto okolnosti nemôžu byť predmetom izolovaného preskúmania. Na druhej strane však tie isté okolnosti možno zohľadniť v rámci šiestej otázky a preskúmania týkajúceho sa „primeraných opatrení“ v zmysle článku 20 ods. 4 tohto nariadenia.

47. Okrem toho vo svojej prvej otázke vnútroštátny súd používa dva odlišné pojmy, a to pojem „rezervácie vopred“, vykonané cestujúcimi, a pojem „zmluvy o preprave“, uzavreté tiež cestujúcimi. Formulácia tejto otázky teda môže *a priori* viesť k domnienke, že tento súd rozlišuje medzi týmito dvoma pojmami. Prvá otázka sa však týka cestujúcich, ktorí zároveň vykonali rezervácie a súčasne uzavreli zmluvy o preprave. Súdny dvor teda nie je vyzvaný, aby sa osobitne vyjadril jednak k situácii cestujúcich, ktorí si urobili rezerváciu, a jednak k situácii cestujúcich, ktorí uzavreli zmluvu o preprave.

[6] Pozri v tomto zmysle rozsudok zo 16. júna 1981, Salonia (126/80, EU:C:1981:136, bod 6).

[7] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 31. januára 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, bod 44).

48. Pre úplnosť treba poznamenať, že na rozdiel od nariadenia č. 261/2004 nariadenie č. 1177/2010 nepoužíva pojem „rezervácia“ pri vymedzení svojej pôsobnosti. [8]

49. Hoci sa tento pojem používa len v kapitole II nariadenia č. 1177/2010 s názvom „Práva zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou“, ustanovenia tejto kapitoly môžu viesť k domnienke, že rezervácia predchádza uzavretiu zmluvy o preprave. Články 7 a 8 tohto nariadenia totiž rozlišujú medzi prijatím rezervácie a vydaním cestovného lístka.

50. V tomto slede myšlienok vyplýva z definícií uvedených v článku 3 písm. m) a n) nariadenia č. 1177/2010, že existencia „zmluvy o preprave“ je preukázaná najmä „cestovným lístkom“. Naopak, toto nariadenie nestanovuje podobný vzťah medzi „zmluvou o preprave“ a „rezerváciou“. [9] Okrem toho článok 3 písm. m) uvedeného nariadenia uvádza, že zmluva o preprave sa uzatvára „medzi dopravcom a cestujúcim na účely poskytnutia jednej alebo viacerých služieb osobnej dopravy alebo výletných plavieb“. Nemožno teda vylúčiť, že normotvorca Únie mal v úmysle priznať postavenie „cestujúceho“ nie na základe *toho, že osoba vykonala rezerváciu*, ale na základe *uzatvorenia* zmluvy o preprave. Ako som však uviedol, [10] závery, ktoré vnútroštátny súd v rámci prvej otázky vyvodil z existencie prípadných rozdielov medzi „rezerváciami vopred“ a „zmluvami o preprave“, nie sú relevantné. Zo znenia tejto otázky totiž vyplýva, že každý cestujúci, ktorý si urobil rezerváciu, tiež uzatvoril zmluvu o preprave.

1. Opis prvej prejudiciálnej otázky

51. Prvá otázka má svoj pôvod v argumentácii spoločnosti Irish Ferries, podľa ktorej sa nariadenie č. 1177/2010 uplatňuje len na dve kategórie cestujúcich, a to na jednej strane cestujúcich, ktorých bezprostredná plavba je spomalená alebo zrušená a ktorí sa fyzicky nachádzajú v prístave, a na druhej strane cestujúcich, ktorí práve sú vo fáze plavby. Toto nariadenie sa naopak nevzťahuje na cestujúcich, ktorí boli dopravcom informovaní o zrušení plavby v lehote aspoň sedem týždňov vopred pred odchodom. [11]

52. Na podporu tvrdenia, že táto tretia kategória cestujúcich nepatrí do pôsobnosti nariadenia č. 1177/2010, spoločnosť Irish Ferries odkazuje po prvé na znenie ustanovení tohto nariadenia a na jeho štruktúru.

53. Konkrétne spoločnosť Irish Ferries z použitia pojmu „prerušenie cesty“ v názve kapitoly III nariadenia č. 1177/2010 vyvodila, že toto nariadenie sa netýka dopravnej služby, ktorá ešte nezačala.

54. Okrem toho článok 17 ods. 1 a 2 nariadenia č. 1177/2010 ukladá dopravcom povinnosť poskytnúť cestujúcim informácie a určité služby („menšie občerstvenie, jedlo alebo občerstvenie“ a „ubytovanie na palube alebo na pevnine“) cestujúcim v prípade zrušenia alebo meškania prepravnej služby. Podľa spoločnosti Irish Ferries má toto ustanovenie zmysel len vtedy, ak sa uplatňuje na cestujúcich, ktorí sa už nachádzajú v prístave alebo prístavnom termináli.

[8] Článok 3 ods. 2 nariadenia č. 261/2004 totiž v podstate stanovuje, že toto nariadenie sa uplatňuje na cestujúcich odlietajúcich z letiska za predpokladu, že títo cestujúci majú potvrdenú rezerváciu a dostavia sa na odbavenie.

[9] Článok 2 písm. g) nariadenia č. 261/2004 však stanovuje súvislosť medzi „rezerváciou“ a „letenkou“ v zmysle článku 2 písm. f) tohto nariadenia. Podľa tohto prvého ustanovenia „rezervácia“ znamená, že cestujúci má letenku alebo iný dôkaz, z ktorého vyplýva, že rezervácia bola potvrdená a zaregistrovaná leteckým dopravcom alebo cestovnou kanceláriou.

[10] Pozri bod 47 vyššie.

[11] Minimálna sedemtýždňová lehota vopred uvedená v prejudiciálnych otázkach sa počíta od dátumu, keď Irish Ferries oznámila svojim cestujúcim zrušenie prepravných služieb. Pozri bod 28 vyššie.

55. V tomto slede myšlienok Irish Ferries uvádza, že v prípade zrušenia alebo omeškania odchodu článok 18 ods. 1 a 3 nariadenia č. 1177/2010 na jednej strane ukladá povinnosť „bezodkladne“ poskytnúť cestujúcemu presmerovanie alebo náhradu a na druhej strane stanovuje, že náhrada zodpovedá sadzbe „za nevykonanú časť alebo časti cesty“. Rovnako článok 19 tohto nariadenia sa týka cestujúcich, ktorí majú „meškani[e] pri príchode“, a netýka sa teda cestujúcich, ktorí sú v tranzite, alebo v prístave. Okrem toho rozsah meškaní pri odchode a pri príchode, uvedený v týchto dvoch ustanoveniach, podľa spoločnosti Irish Ferries znamená, že ide o ustanovenie uplatniteľné na cestujúcich, ktorí sú v tranzite, alebo blízko prístavu.

56. Po druhé Irish Ferries tvrdí, že cestujúcim v leteckej a železničnej preprave sa neposkytuje náhrada, ak boli informovaní o zrušení dopravnej služby aspoň dva týždne vopred [článok 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004] alebo dostatočne vopred (výkladové usmernenia Komisie [12]). Hoci nariadenie č. 1177/2010 má za cieľ zabezpečiť, ako sa uvádza v jeho odôvodnení 1, vysokú úroveň ochrany cestujúcich v námornej doprave, porovnateľnú s úrovňou pri ostatných druhoch dopravy, toto nariadenie sa nemôže uplatňovať, ak boli cestujúcim oznámenia o zrušení zaslané v lehote aspoň sedem týždňov vopred.

57. Po tretie Irish Ferries tvrdí, že okolnosti uvedené v prvej otázke písm. a) až e) svedčia o rozsahu ťažkostí, s ktorými sa stretla pri oneskorenom dodaní. V tomto rámci s odkazom na zásadu *impossibilium nulla obligatio est* uznanú v judikatúre Súdneho dvora [13] na jednej strane tvrdí, že ustanovenie práva Únie nemôže ukladať povinnosť, ktorú nemožno splniť. Na druhej strane v podstate tvrdí, že ťažkosti, s ktorými sa stretla, sú také, že zmluvy uzatvorené s cestujúcimi mali byť považované za vypovedané z dôvodu nemožnosti vykonania.

58. Vzhľadom na skutočnosť, že prvá otázka odráža argumentáciu uvedenú spoločnosťou Irish Ferries, preskúmam túto otázku z hľadiska troch vyššie uvedených sérií tvrdení.

2. O znení a štruktúre nariadenia č. 1177/2010

59. Na úvod treba poznamenať, že článok 2 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 s názvom „Rozsah pôsobnosti“ určuje kategórie cestujúcich, na ktorých sa toto nariadenie vzťahuje, a jeho článok 2 ods. 2 kategórie, na ktorých sa nevzťahuje. Nič neumožňuje domnievať sa, že skutočnosť, že cestujúci bol vopred informovaný o zrušení, ho vylučuje z pôsobnosti uvedeného nariadenia. Takáto podmienka sa jednoducho v tomto ustanovení nenachádza.

60. Je nepochybne pravda, že podľa článku 2 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 sa toto nariadenie uplatňuje na cestujúcich, ktorí využívajú prepravné služby alebo ktorí sú na výletnej plavbe. Nemožno však z toho vyvodiť, že toto nariadenie sa neuplatňuje na cestujúcich, ktorí nie sú na týchto plavbách prítomní.

61. Nariadenie č. 1177/2010 totiž obsahuje ustanovenia, o ktorých uplatniteľnosti v štádiu pred skutočným cestovaním neexistujú žiadne pochybnosti. Na ilustráciu tohto názoru uvádzam, že článok 4 ods. 2 tohto nariadenia v podstate stanovuje, že zmluvné podmienky a sadzby uplatňované dopravcami alebo predajcami cestovných lístkov sa ponúkajú verejnosti bez

[12] Oznámenie Komisie – Výkladové usmernenia týkajúce sa [nariadenia č. 1371/2007] (Ú. v. EÚ C 220, 2015, s. 1), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015XC0704(01).

[13] Irish Ferries sa v tejto súvislosti odvoláva na rozsudky z 3. marca 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, bod 42), a zo 6. novembra 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Komisia, Komisia/Scuola Elementare Maria Montessori a Komisia/Ferracci (C-622/16 P až C-624/16 P, EU:C:2018:873, bod 79).

diskriminácie. Rovnako článok 7 ods. 1 uvedeného nariadenia zakazuje odmietnuť prijať rezerváciu, vystaviť alebo poskytnúť cestovný lístok alebo nalodiť osoby len z dôvodu ich zdravotného postihnutia alebo zníženej pohyblivosti.

62. Okrem toho v návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004[14] (ďalej len „návrh nariadenia“), článok 2 tohto nariadenia neodkazoval na cestujúcich, na ktorých sa toto nariadenie uplatňuje. Tento článok stanovoval, že nariadenie „sa uplatňuje na komerčnú osobnú námornú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu“. V nadväznosti na stanovisko Parlamentu po prvom čítaní[15] a pozíciu Rady po prvom čítaní[16] získalo toto ustanovenie v podstate svoje konečné znenie. Nič však neumožňuje domnievať sa, že tieto inštitúcie mali v úmysle obmedziť pôsobnosť nariadenia č. 1177/2010 v zmysle navrhovanom spoločnosťou Irish Ferries. Vzhľadom na cieľ zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich porovnateľnú s cieľom pri ostatných druhoch dopravy, ktorý bol základom návrhu nariadenia na začiatku prípravných prác a ktorý je uvedený v jeho odôvodnení 1, takýto zámer by mal byť predmetom osobitnej pozornosti. Obmedzenie pôsobnosti nariadenia č. 1177/2010 by totiž viedlo k zníženiu úrovne ochrany cestujúcich.

63. Ďalej, pokiaľ ide konkrétnejšie o uplatniteľnosť ustanovení kapitoly III nariadenia č. 1177/2010, najmä článkov 18 a 19 tohto nariadenia, domnievam sa, že na rozdiel od toho, čo tvrdí Irish Ferries, pojem „prerušenie cesty“, ktorý je uvedený v samotnom názve tejto kapitoly, nemožno vykladať v tom zmysle, že k časti cesty musí dôjsť už pred prerušením cesty, aby situácia patrila do tejto kapitoly. Podľa výkladu spoločnosti Irish Ferries totiž definícia pojmu „cesta“ v podstate určuje pôsobnosť ustanovení tejto kapitoly. Keďže však tento pojem nie je v tomto nariadení definovaný, význam tohto pojmu treba určiť čo najpresnejšie.

64. Okrem toho článok 20 nariadenia č. 1177/2010 s názvom „Výnimky“ uvádza situácie, v ktorých sa články 18 a 19 tohto nariadenia neuplatňujú. Medzi tieto situácie nepatrí ani skutočnosť, že cestujúci bol vopred informovaný o zrušení, ani to, že k prerušeniu došlo počas cesty. Okrem toho právna náuka poznamenala, že situácie, v ktorých dopravca nesie zodpovednosť podľa týchto ustanovení, bez prerušenia cesty, sú častejšie a dôležitejšie z praktického hľadiska.[17]

65. Je pravda, že služby, ktoré sú bezplatne ponúkané cestujúcim podľa článku 17 ods. 1 a 2 nariadenia č. 1177/2010, sa zdajú byť relevantné pre cestujúceho, najmä počas jeho cesty. Povinnosť uplatniť toto ustanovenie v situáciách, ako je situácia opísaná v prvej otázke, je však „zmiernená“ spresneniami, ktoré sú tam uvedené, podľa ktorých sa tieto služby musia poskytovať, pokiaľ ide o menšie občerstvenie, jedlo alebo občerstvenie „primeran[e] času čakania, ak je k dispozícii alebo ho možno primeraným spôsobom dodať“, a pokiaľ ide o ubytovanie na palube alebo na pevnine, ak sa to stane potrebným, alebo je to nevyhnutné.

[14] KOM(2008) 816 v konečnom znení.

[15] Podľa stanoviska Parlamentu P6_TC1-COD(2008)0246 sa nariadenie uplatňuje „na komerčnú prepravu cestujúcich, ktorí cestujú po mori alebo vnútrozemskou vodnou dopravou na lodiach určených na prepravu osôb“. Pozri tiež pozmeňujúci návrh č. 9 k správe o návrhu nariadenia [2008/0246(COD)].

[16] Podľa pozície Rady (EÚ) č. 5/2010 (Ú. v. EÚ C 122 E, 2010, s. 19) sa nariadenie vzťahovalo na cestujúcich, ktorí využívajú prepravné služby alebo ktorí sa zúčastňujú na výletnej plavbe.

[17] Pozri v tomto zmysle STEC, M.: Ochrona pasażera w transporcie morskim i w żegludze śródlądowej w świetle rozporządzenia (UE) č. 1177/2010. In: KOSTAŃSKI, P., PODRECKI, P., TARGOSZ, T. (dir.): *Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple*, Varšava: Wolters Kluwer, 2017, s. 1408.

66. Napokon stačí poznamenať, že články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 neuvádzajú povinnosť byť vopred informovaný o zrušení ako podmienku ich neuplatniteľnosti. Okrem toho počas prípravných prác nebol do nariadenia č. 1177/2010 prevzatý pozmeňovací návrh č. 59, predložený Parlamentom v jeho stanovisku po prvom čítaní, podľa ktorého námorný dopravca nemusí poskytnúť žiadnu náhradu, keď informoval cestujúceho o zrušení plavby najneskôr tri dni pred plánovaným odchodom. Táto okolnosť potvrdzuje úvahu, podľa ktorej normotvorca nemal v úmysle obmedziť pôsobnosť tohto nariadenia alebo jeho článkov 18 a 19 v zmysle navrhovanom spoločnosťou Irish Ferries.

3. O paralele medzi nariadeniami č. 261/2004, 1371/2007, 1177/2010 a 181/2011

67. Podľa odôvodnenia 1 nariadenia č. 1177/2010 je cieľom tohto nariadenia zabezpečiť *úroveň ochrany cestujúcich, ktorá je porovnateľná* s inými druhmi dopravy. *De lege ferenda* sa niektoré legislatívne návrhy snažia stanoviť podobnú úroveň ochrany spotrebiteľov v rámci Únie.[18] Podľa ustálenej judikatúry však *situácia podnikov v odvetví prevádzky rôznych spôsobov dopravy nie je porovnateľná*, keďže vzhľadom na spôsob ich fungovania, podmienky ich dostupnosti a rozmiestnenia ich sietí nie sú tieto rôzne spôsoby dopravy, pokiaľ ide o podmienky ich používania, zameniteľné.[19]

68. Na ilustráciu, pokiaľ ide o tieto legislatívne návrhy, na úrovni práva Únie sú práva cestujúcich v železničnej preprave stanovené nariadením č. 1371/2007. Toto nariadenie stanovuje najmä, že keď cestujúci môže bez straty práva na prepravu žiadať od železničného podniku náhradu za meškanie, ak je vystavený meškaniu medzi východiskovým a cieľovým miestom uvedeným na cestovnom lístku, v prípade, že omeškanie neviedlo k preplateniu cestovného v súlade s článkom 16 uvedeného nariadenia.[20] To isté nariadenie nestanovuje, že železničné podniky sú oslobodené od povinnosti poskytovania náhrady uvedenej v článku 17 ods. 1 nariadenia č. 1371/2007, ak je meškanie spôsobené vyššou mocou. Za týchto okolností môže vzniknúť otázka, či sa môžu dôvody vylúčenia zodpovednosti dopravcu, upravené v nariadeniach č. 261/2004, 1177/2010 a 181/2011, ktoré sa týkajú leteckej dopravy, lodnej dopravy, ako aj dopravy autobusom a autokarom, analogicky uplatniť na železničnú dopravu.

69. V rozsudku ÖBB-Personenverkehr[21] Súdny dvor odpovedal na túto otázku záporne. Súdny dvor odkazom na judikatúru, ktorú som citoval v bode 67 vyššie, uznal, že normotvorca Únie mohol zaviesť pravidlá stanovujúce úroveň ochrany spotrebiteľa líšiace sa v závislosti od dotknutého odvetvia dopravy.[22]

70. Vzhľadom na tieto objasnenia vyplývajúce z judikatúry nemožno pri stanovení paralely medzi právnymi úpravami týkajúcimi sa rôznych spôsobov dopravy zaviesť prostredníctvom judikatúry riešenia vedúce k harmonizácii povinností dopravcov v prípade zrušenia alebo meškania služby osobnej dopravy, pokiaľ ide o akýkoľvek spôsob prepravy. Je teda potrebné rešpektovať vôľu normotvorcu Únie nezaviesť takúto podobnosť medzi týmito právnymi úpravami.

[18] Pozri ERCEG, B., VASILJ, A.: Current affairs in passengers rights protection in the European Union. In: *EU and Comparative Law Issues and Challenges*, 2018, zv. 2, s. 222 a 223.

[19] Pozri rozsudky z 10. januára 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, bod 96); z 31. januára 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, bod 56), a z 26. septembra 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, bod 47).

[20] Pozri článok 17 ods. 1 nariadenia č. 1371/2007.

[21] Rozsudok z 26. septembra 2013 (C-509/11, EU:C:2013:613, bod 48).

[22] Pozri rozsudok z 26. septembra 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, bod 47).

4. O zásade impossibilium nulla obligatio est

71. Táto zásada znamená, že povinnosti, ktorých splnenie je objektívne a absolútne nemožné, nie sú týmto právom uložené jednotlivcom [23] a že ustanovenia práva Únie sa vykladajú v zmysle, ktorý umožňuje vyhnúť sa uloženiu takýchto povinností. [24]

72. Objektívnu a absolútnu nemožnosť však nemožno prirovnať k existencii ťažkostí pri plnení povinností vyplývajúcich z práva Únie. Navyše význam, ktorý má cieľ ochrany spotrebiteľov, vrátane cestujúcich po mori, môže odôvodniť negatívne hospodárske dôsledky, dokonca aj značné, pre niektoré hospodárske subjekty. [25] Okrem toho, zatiaľ čo články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 ukladajú povinnosti dopravcovi, článok 20 ods. 3 a 4 tohto nariadenia umožňuje oslobodiť tohto dopravcu od týchto povinností za osobitných okolností a zaručuje, že tento dopravca sa nenachádza v situácii porovnateľnej so situáciou absolútnej nemožnosti.

73. Z rovnakých dôvodov musí vnútroštátny súd na účely určenia, či sa majú na základe vnútroštátneho práva zmluvy uzatvorené s cestujúcimi považovať za vypovedané z dôvodu nemožnosti vykonania zmluvy, zohľadniť skutočnosť, že bez ohľadu na rozhodné právo pre tieto zmluvy sa tieto zmluvy týkajú povinností vyplývajúcich z nariadenia č. 1177/2010, ktoré, ako som práve vysvetlil, neznemožňuje dopravcovi splniť si svoje zmluvné povinnosti.

74. Na záver analýzy týkajúcej sa prvej prejudiciálnej otázky navrhujem odpovedať v tom zmysle, že nariadenie č. 1177/2010, najmä jeho články 18 a 19, sa uplatňuje v situácii, keď služba námornej dopravy bola zrušená a bolo to vopred oznámené pred pôvodne plánovaným odchodom z dôvodu, že v prípade plavidla určeného na zabezpečenie tejto dopravnej služby došlo k omeškaniu s dodaním a nemohlo byť nahradené.

B. O pojme „konečné cieľové miesto“ v článkoch 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010

75. Svojou treťou otázkou písm. a) vnútroštátny súd žiada Súdny dvor, aby spresnil, či presmerovanie cestujúcich buď prostredníctvom alternatívnej plavby alebo plavieb odlišnou trasu v porovnaní s pôvodnou plavbou, alebo prostredníctvom pozemného mosta (cestného alebo železničného), predstavuje „presmerovanie… do konečného cieľového miesta“ za „porovnateľných podmienok“ v zmysle článku 18 nariadenia č. 1177/2010.

76. Svojou treťou otázkou písm. b) chce tento súd vedieť, či v prípade, že na trase pôvodnej plavby nie je k dispozícii žiadna alternatívna priama plavba, musí byť presmerovaným cestujúcim v zmysle článku 18 nariadenia č. 1177/2010 poskytnutá náhrada za prípadné dodatočné finančné výdavky, ktoré znášali na jednej strane na to, aby sa dostali do náhradných prístavov na nalodenie a vylodenie, a na druhej strane pri odchode z týchto prístavov.

77. Štvrtá otázka písm. b) sa týka aj výkladu pojmu „konečné cieľové miesto“ z hľadiska nároku na náhradu stanoveného v článku 19 nariadenia č. 1177/2010.

[23] Pozri analogicky s judikatúrou týkajúcou sa uplatnenia tejto zásady na rozhodnutia Komisie rozsudok zo 6. novembra 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Komisia, Komisia/Scuola Elementare Maria Montessori a Komisia/Ferracci (C-622/16 P až C-624/16 P, EU:C:2018:873, bod 82 a citovanú judikatúru).

[24] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 3. marca 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, bod 42).

[25] Pozri analogicky rozsudok z 23. októbra 2012, Nelson a i. (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 81).

78. Na zodpovedanie týchto otázok je potrebné urobiť výklad tohto pojmu „konečné cieľové miesto“, ktorý sa nachádza v ustanoveniach tohto nariadenia [26]. Navrhujem teda zaoberať sa týmito otázkami spoločne.

1. O pojme „konečné cieľové miesto“

79. Pojem „konečné cieľové miesto“ uvedený v článkoch 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 sa vzťahuje na konečné cieľové miesto *stanovené v zmluve o preprave*. V systéme tohto nariadenia teda tento pojem vždy zodpovedá miestu dohodnutému zmluvnými stranami. Keďže „cestovný lístok“ v zmysle článku 3 písm. n) uvedeného nariadenia v podstate predstavuje dôkaz o existencii zmluvy o preprave, konečné cieľové miesto ako jej podstatný prvok musí byť v zásade uvedené aj na cestovnom lístku.

80. Okrem toho v systéme nariadenia č. 1177/2010 sa pojem „konečné cieľové miesto“ používa na určenie miesta, do ktorého musí byť cestujúci prepravený (a v spojení s časom príchodu, v ktorom okamihu) po preprave prostredníctvom služieb osobnej dopravy, aby bolo možné domnievať sa, že táto služba bola skutočne a správne vykonaná. Na jednej strane totiž uzavretím zmluvy o preprave cestujúci získa právo na prepravu do konečného cieľového miesta [27] a v prípade zrušeného alebo oneskoreného odchodu uvedeného v článku 18 tohto nariadenia má cestujúci právo na presmerovanie do tohto cieľového miesta. Na druhej strane, ak má cestujúci meškanie pri príchode do konečného cieľového miesta, je dopravca v zásade povinný mu poskytnúť náhradu na základe článku 19 uvedeného nariadenia.

81. Pojem „konečné cieľové miesto“ teda zohráva dôležitú úlohu vzhľadom na zodpovednosť dopravcu za poskytovanie služby osobnej dopravy. Musí teda ísť o presne špecifikované cieľové miesto, ktoré je dopravca schopný „dosiahnuť“, pričom tento dopravca musí byť schopný určiť dĺžku trvania cesty a čas príchodu v závislosti od tohto miesta. Okrem toho vzhľadom na skutočnosť, že podmienky, za ktorých vznikla zodpovednosť dopravcu na základe článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010, sú v zásade stanovené pre všetkých cestujúcich v súvislosti s dotknutou službou osobnej dopravy, je málo pravdepodobné, že konečné cieľové miesto môže byť stanovené individuálne v zmluvách o preprave. Treba sa teda domnievať, že pojem „konečné cieľové miesto“ v zásade zodpovedá prístavu vylodenia uvedenému v zmluve o preprave na počiatočnej trase plavby.

82. Túto úvahu nespochybňuje tvrdenie spoločnosti Irish Ferries, podľa ktorého nariadenie č. 1177/2010 používa pojem „prístav vylodenia“, a že preto pojem „konečné cieľové miesto“ nemôže mať rovnaký význam ako tento prvý uvedený pojem. Pojem „prístav vylodenia“ je totiž použitý výlučne v článku 2 tohto nariadenia na účely vymedzenia jeho pôsobnosti. Okolnosť, že toto ustanovenie nepoužíva pojem „konečné cieľové miesto“, vyplýva z terminologickej dohody, ktorá sa tam vykonala: podľa článku 2 nariadenia č. 1177/2010 sa toto nariadenie uplatňuje na služby osobnej dopravy, ak sa *prístav nalodenia nachádza na území členského štátu*, a ako zrkadlový obraz tejto pasáže, pokiaľ ide o služby pochádzajúce z tretieho štátu, ak sa *prístav vylodenia sa nachádza na území členského štátu*.

[26] Pozri moju analýzu týkajúcu sa druhej otázky a štvrtej otázky písm. a).

[27] Článok 19 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 stanovuje, že v prípade meškania pri príchode môže cestujúci požiadať o náhradu *bez straty svojho práva na prepravu*.

2. O presmerovaní do konečného cieľového miesta

83. Hoci článok 18 nariadenia č. 1177/2010 stanovuje, že v prípade zrušeného alebo oneskoreného odchodu sa cestujúcemu ponúkne presmerovanie do konečného cieľového miesta stanoveného v zmluve o preprave bez akýchkoľvek ďalších nákladov za porovnateľných podmienok a v čo najkratšom čase, je možné, že po preprave po mori cestujúci nedosiahne prístav vylodenia uvedený v zmluve o preprave v súvislosti s trasou pôvodnej plavby.

84. Vzhľadom na obmedzený počet dostupných služieb osobnej dopravy a prístavov, ktoré môžu prijímať plavidlá prepravujúce osoby, totiž nemožno vyžadovať, aby sa cestujúcim vždy ponúkla doprava uskutočnená na rovnakej trase, ako bola pôvodne dohodnutá trasa. Ako uvádza Irish Ferries, je možné, že neexistuje žiadna alternatívna služba na prepravu týchto cestujúcich na tom istom spojení alebo v ten istý deň. Uloženie takejto požiadavky by teda viedlo k oddialeniu „najbližšej možnej príležitosti“, keď sa musí vykonať presmerovanie. Z analogických dôvodov môže dopravca v rámci nariadenia č. 261/2004 ponúknuť náhradný let na iné letisko, ako je letisko, ktoré bolo pôvodne plánované,[28] napriek skutočnosti, že pojem „cieľové miesto“ je v tomto nariadení definovaný striktne. To platí tým skôr pre služby osobnej dopravy po mori alebo vnútrozemskou vodnou dopravou, ktoré sa v praxi často nepoužívajú na účely cestovania do prístavu vylodenia a pobytu v ňom.

85. Pri presmerovaní je však dopravca povinný zabezpečiť prepravu do konečného cieľového miesta, ako je stanovené v zmluve o preprave na počiatočnú trasu plavby, alebo znášať náklady na presun.[29] Článok 18 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 totiž stanovuje, že cestujúci má právo na presmerovanie do konečného cieľového miesta, a ako som uviedol v bode 81 vyššie, pojem „konečné cieľové miesto“ v zásade zodpovedá prístavu vylodenia uvedenému v zmluve o preprave na pôvodnej trase plavby.

86. Hoci v rámci služby alternatívnej osobnej dopravy dopravca nemá povinnosť dopraviť cestujúceho námornou cestou do prístavu vylodenia uvedeného v zmluve o preprave na počiatočnú trasu plavby, trasa použitá alternatívnym dopravným prostriedkom nemusí byť *a fortiori* nevyhnutne zhodná s trasou uvedenou v zmluve o preprave na pôvodnú trasu plavby.

87. Presmerovanie sa však vždy musí uskutočniť za „porovnateľných podmienok“ v zmysle článku 18 nariadenia č. 1177/2010. V tomto kontexte sa teda vnútroštátny súd pýta, či z alternatívnej plavby pozostávajúcej z inej trasy môže vyplývať použitie iných spôsobov dopravy, ako je napríklad cestná alebo železničná doprava pozemným mostom.

88. Nariadenie č. 1177/2010 nedefinuje pojem „porovnateľné podmienky“ a vo svojom odôvodnení 13 len uvádza, že cestujúci by mal dosiahnuť presmerovanie „za uspokojivých podmienok“. Podmienky služby osobnej dopravy sú stanovené v zmluve o preprave, a teda otázka, či sú podmienky alternatívnej služby „porovnateľné“, sa musí posúdiť s ohľadom na túto zmluvu. Výraz „porovnateľné podmienky“ sa teda týka podstatných náležitostí zmluvy, akými sú celková dĺžka trvania cesty, čas príchodu, počet ďalších zastávok a cestovná trieda. Je pravda, že vzhľadom na cieľ zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich sa presmerovanie nesmie uskutočňovať na úkor cestujúceho, a je teda potrebné prijať stanovisko z pohľadu tohto

[28] Podľa článku 8 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 „keď v prípade, že je miesto, mesto alebo región obsluhované niekoľkými letiskami a prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne cestujúcemu let na letisko, ktoré je náhradou za letisko, na ktoré bola vykonaná rezervácia, prevádzkujúci letecký dopravca znáša náklady prepravy cestujúceho z tohto alternatívneho letiska buď na letisko, na ktoré bola vykonaná rezervácia alebo na iné blízke cieľové letisko dohodnuté s cestujúcim“.

[29] Pozri body 91 až 94 nižšie.

cestujúceho na účely určenia, či sú tieto podmienky „uspokojivé“ vo vzťahu k podmienkam stanoveným v zmluve o preprave. Odkaz na zmluvné podmienky však umožňuje zabezpečiť, aby záujem dopravcu nebol vynechaný.

89. Hoci v práve Únie neexistuje legislatívny rámec *de lege lata* týkajúci sa priamo ochrany práv cestujúcich v multimodálnom kontexte,[30] neznamená to, že multimodálna preprava nepredstavuje prijateľné riešenie pre systém ochrany cestujúcich zavedený právom Únie. V skutočnosti ide dokonca o riešenie často používané cestujúcimi. Je tiež možné, že v určitých prípadoch bude toto riešenie jedinou alternatívnou službou, ktorá je dostupná čo najskôr.

90. Presmerovanie prostredníctvom alternatívnej plavby, pri ktorej sa použije iná trasa, než je tá pôvodná, alebo prostredníctvom pozemného mosta (cestného alebo železničného) teda môže predstavovať „presmerovanie do konečného cieľového miesta“ za „porovnateľných podmienok“ v zmysle článku 18 nariadenia č. 1177/2010, ak sú iné podmienky tejto plavby[31] porovnateľné s tými, ktoré boli stanovené pre pôvodnú plavbu v zmluve o preprave.

3. O dodatočných nákladoch, ktoré znáša presmerovaný cestujúci

91. Teraz je potrebné overiť, či dopravca musí nahradiť presmerovanému cestujúcemu na jednej strane dodatočné náklady, ktoré tento cestujúci znáša na to, aby sa dostal do alternatívnych prístavov nalodenia a vylodenia, a na druhej strane tie, ktoré znáša pri odchode z týchto prístavov.

92. Článok 18 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 1177/2010 stanovuje, že v prípade zrušenia prepravnej služby sa má cestujúcemu ponúknuť možnosť vybrať si medzi náhradou ceny cestovného lístka a presmerovaním do konečného cieľového miesta „bez dodatočných príplatkov“.

93. Ako som už poznamenal v bode 88 vyššie, presmerovanie by sa nemalo uskutočňovať na úkor cestujúceho. Presmerovanie tiež neznamená, že cestujúci sa bude nachádzať v neprimerane priaznivejšej situácii, než je situácia stanovená v zmluve o preprave, ktorú podpísal.

94. V tejto súvislosti nemožno zabúdať na to, že pokiaľ ide o služby osobnej dopravy bez prerušenia, cestujúci sa musí vždy dostaviť do príslušných prístavov a náklady, ktoré mu vznikli za týchto okolností, mu nie sú nahradené. Vzhľadom na úvahy uvedené v predchádzajúcom bode sa má výraz „bez dodatočných príplatkov“ uvedený v článku 18 nariadenia č. 1177/2010 vykladať v tom zmysle, že cestujúcemu sa nahrádzajú náklady, ktoré mu vznikli v dôsledku presmerovania, ktoré sú vyššie ako náklady, ktoré by musel znášať cestujúci v prípade služby osobnej dopravy bez prerušenia.

95. Ako zhrnutie analýzy týkajúcej sa tretej otázky písm. a) a b), ako aj štvrtej otázky písm. b), zastávam názor, že:

– pojem „konečné cieľové miesto“ v zmysle článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 v zásade zodpovedá prístavu vylodenia uvedenému v zmluve o preprave na pôvodnú trasu plavby,

– presmerovanie prostredníctvom alternatívnej plavby, pri ktorej sa použije iná trasa, ako je tá pôvodná, alebo prostredníctvom pozemného mosta (cestného alebo železničného) môže predstavovať „presmerovanie do konečného cieľového miesta“ za „porovnateľných

30 Pozri ERCEG, B. a VASILJ, A.: c. d., s. 230.

31 Pozri v tejto súvislosti bod 88 vyššie.

podmienok“ v zmysle článku 18 tohto nariadenia, ak sú ostatné podmienky tejto alternatívnej plavby porovnateľné s podmienkami stanovenými pre pôvodnú plavbu v zmluve o preprave,

– článok 18 ods. 1 písm. a) uvedeného nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že presmerovanie sa musí uskutočniť bez akéhokoľvek príplatku, takže dopravca musí nahradiť náklady, ktoré znášajú cestujúci na to, aby sa dostali do alternatívnych prístavov nalodenia alebo vylodenia, ako aj náklady znášané pri odchode z týchto prístavov, v rozsahu, v akom sú tieto náklady spojené s presmerovaním a sú vyššie ako náklady, ktoré by znášali cestujúci v prípade služby osobnej dopravy bez prerušenia.

C. O náhrade na základe článku 19 nariadenia č. 1177/2010 vzhľadom na voľbu, ktorú má cestujúci podľa článku 18 tohto nariadenia

96. Druhou otázkou, štvrtou otázkou písm. a) a piatou otázkou písm. a) chce vnútroštátny súd v podstate zistiť, či v prípade, že služba osobnej dopravy bola zrušená najmenej sedem týždňov pred plánovaným odchodom a cestujúcim bola vrátená cena cestovného lístka alebo bol presmerovaný, alebo si zvolil plavbu k neskoršiemu dátumu, môže sa tento cestujúci domáhať náhrady za meškanie pri príchode podľa článku 19 nariadenia č. 1177/2010 vzhľadom na čas príchodu plánovaný pre pôvodnú plavbu.

1. Opis otázok

97. Do štvrtej otázky písm. a) vnútroštátny súd zahrnul dve podotázky. Prvá podotázka sa týka toho, či sa článok 19 nariadenia č. 1177/2010 uplatňuje v prípade, keď bola služba osobnej dopravy zrušená najmenej sedem týždňov pred plánovaným odchodom. Druhá podotázka, ktorá vzniká len v prípade kladnej odpovede na prvú podotázku, sa týka toho, či sa cestujúci, ktorému v dôsledku takéhoto zrušenia bola vrátená cena cestovného lístka alebo bol presmerovaný, alebo si vybral plavbu k neskoršiemu dátumu v súlade s článkom 18 nariadenia č. 1177/2010, môže domáhať náhrady podľa článku 19 tohto nariadenia.

98. Piatou otázkou písm. a) sa vnútroštátny súd pýta, ako sa posudzuje dĺžka meškania v zmysle článku 19 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 za okolností zodpovedajúcich okolnostiam uvedeným v štvrtej otázke písm. a), teda za okolností, keď bola cesta zrušená najmenej sedem týždňov pred plánovaným odchodom a keď bol cestujúci presmerovaný alebo mu bola vrátená cena cestovného lístka, alebo si zvolil plavbu k neskoršiemu dátumu.

99. Druhá otázka sa v podstate týka aj toho, či to, že si cestujúci zvolí presmerovanie na základe článku 18 nariadenia č. 1177/2010 vedie k uzavretiu novej zmluvy o preprave, takže nárok na náhradu stanovený v článku 19 tohto nariadenia sa nemá posudzovať s ohľadom na čas príchodu stanovený pre pôvodnú plavbu, ale vzhľadom na čas stanovený v tejto „novej“ zmluve o preprave.

100. Keďže sa tieto otázky týkajú kumulatívneho uplatnenia článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 za rovnakých okolností, navrhujem ich preskúmať spoločne.

2. O kumulatívnom uplatnení článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010

101. V prvom rade treba poznamenať, že ako vyplýva z mojej analýzy týkajúcej sa prvej otázky, okolnosť, že služba osobnej dopravy bola zrušená a bolo to oznámené v určitej lehote vopred, pred plánovaným odchodom, nevylučuje uplatnenie článku 19 nariadenia č. 1177/2010. [32]

102. V druhom rade na zodpovedanie druhej otázky a štvrtej otázky písm. a) treba určiť, či sa články 18 a 19 tohto nariadenia môžu uplatňovať kumulatívne, a teda či sa cestujúci, ktorý využil toto prvé ustanovenie, môže vždy domáhať náhrady na základe tohto druhého ustanovenia.

103. Na účely umiestnenia tejto otázky do širšieho kontextu treba uviesť, že články 16 až 18 nariadenia č. 1177/2010 na jednej strane a článok 19 tohto nariadenia na druhej strane sa týkajú prípadov oneskoreného odchodu a prípadov oneskoreného príchodu. Právna náuka naznačuje, že normotvorca Únie vykonal toto rozlíšenie z dôvodu, že v námornej doprave možno na rozdiel od iných druhov dopravy meškanie pri odchode dobehnúť počas cesty, takže cestujúci môže prísť do konečného cieľového miesta v čase stanovenom v zmluve o preprave bez meškania. [33]

104. Po tomto spresnení si možno položiť otázku, či v prípade zrušenia služby osobnej dopravy ešte stále existuje možnosť vzniku meškania pri príchode a dáva cestujúcemu právo na náhradu podľa článku 19 nariadenia č. 1177/2010.

105. Znenie odôvodnenia 14 nariadenia č. 1177/2010 naznačuje, že na túto otázku treba odpovedať kladne. V tomto odôvodnení sa uvádza, že „dopravcovia by mali zabezpečiť vyplatenie náhrady cestujúcim *v prípade zrušenia* alebo meškania spojenia vo výške určitého percentuálneho podielu z ceny cestovného lístka“. [34] V tomto slede myšlienok pôvodný návrh nariadenia v jednom zo svojich ustanovení spresňoval, že cestujúcemu, ktorému vzniklo meškanie pri príchode *z dôvodu zrušenia* alebo meškania pri odchode, môže z tohto dôvodu požadovať náhradu. V nadväznosti na stanovisko Parlamentu po prvom čítaní [35] sa však v súlade s týmto stanoviskom rozhodlo, že sa nespresnia potenciálne dôvody meškania pri príchode, ktoré však boli uvedené v odôvodnení 14 nariadenia č. 1177/2010.

106. Okrem toho podľa článku 20 ods. 2 a 4 nariadenia č. 1177/2010 sa článok 19 tohto nariadenia neuplatní, „ak je cestujúci o *zrušení* alebo meškaní informovaný pred zakúpením cestovného lístka, alebo ak zrušenie alebo meškanie zavinil cestujúci“ a „ak dopravca dokáže, že *zrušenie* alebo meškanie zapríčinili poveternostné podmienky“. [36] V systéme nariadenia č. 1177/2010 totiž zrušenie služby osobnej dopravy samo osebe nevedie k strate práva na prepravu, ale vedie k výberu medzi náhradou a presmerovaním, pri ktorom možno doraziť do konečného cieľového miesta bez meškania. Keď si cestujúci v prípade zrušenia zachováva svoje právo na prepravu, môže sa vždy odvolávať na článok 19 tohto nariadenia.

107. Po tretie vzniká otázka, či má uplatnenie článku 18 nariadenia č. 1177/2010 (a to, že došlo k vráteniu ceny cestovného lístka, presmerovaniu alebo výberu neskoršej plavby) vplyv na uplatniteľnosť článku 19 tohto nariadenia.

[32] Pozri body 63 až 66 nižšie.

[33] Pozri v tomto zmysle STEC, M.: c. d., s. 1409.

[34] Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

[35] Pozri pozmeňujúci návrh č. 57 správy k návrhu nariadenia [KOM(2008)0817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)].

[36] Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

108. V tejto súvislosti článok 19 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 stanovuje, že cestujúci môže požiadať o náhradu v prípade meškania pri príchode *bez toho, aby stratil svoje právo na prepravu*. Cestujúci má totiž právo na prepravu, za ktorú zaplatil. Hoci zrušenie služby osobnej dopravy nemá za následok stratu tohto práva,[37] neplatí to v prípade, ak v dôsledku zrušenia cestujúci požiadal o náhradu ceny cestovného lístka v celom rozsahu a bola mu priznaná podľa článku 18 ods. 1 písm. b) tohto nariadenia. V takejto situácii cestujúci stráca právo na prepravu, a preto článok 18 ods. 1 písm. b) uvedeného nariadenia stanovuje, že náhrada ceny cestovného lístka je spojená „v relevantných prípadoch [s] bezplatnou dopravou naspäť do prvého miesta odchodu stanoveného v zmluve o preprave pri najbližšej možnej príležitosti“.

109. Naopak, ak si cestujúci nezvolil náhradu ceny cestovného lístka, ale presmerovanie alebo plavbu k neskoršiemu dátumu, má stále právo na prepravu, za ktorú zaplatil, a v dôsledku toho môže požiadať o náhradu podľa článku 19 nariadenia č. 1177/2010.

110. Teraz zostáva určiť, či v prípade, keď bol cestujúci presmerovaný alebo si zvolil cestu k neskoršiemu dátumu, musí byť náhrada stanovená v článku 19 nariadenia č. 1177/2010 stanovená vo vzťahu k času príchodu stanovenému pre pôvodnú plavbu.

3. O výpočte dĺžky meškania

111. Podľa článku 19 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 sa má poskytnúť náhrada, ak dĺžka meškania presiahne prahové hodnoty stanovené v tomto ustanovení v závislosti od dĺžky trvania cesty. Uvedené ustanovenie sa týka práva cestujúcich na náhradu, ktorým vznikne meškanie *pri príchode do konečného cieľového miesta stanoveného v zmluve o preprave*. Otázku, či dĺžka meškania presahuje tieto prahové hodnoty, treba posúdiť vzhľadom na čas príchodu a dĺžku trvania cesty, ktoré sú stanovené v tejto zmluve, ktorá uvádza konečné cieľové miesto.

112. To isté platí pre práva presmerovaných cestujúcich alebo cestujúcich, ktorí si zvolili plavbu k neskoršiemu dátumu.

113. V rámci presmerovania, ak je odchod oneskorený alebo zrušený, totiž článok 18 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 1177/2010 odkazuje aj na *konečné cieľové miesto stanovené v zmluve o preprave*, pričom spresňuje, že presmerovanie sa musí uskutočniť za *porovnateľných podmienok*. V tejto súvislosti je zrejmé, že „konečné cieľové miesto“ je miesto určené pri uzavretí zmluvy, v ktorej sa dohodli podmienky prepravy, a že presmerovanie sa má uskutočniť za podmienok porovnateľných s pôvodne dohodnutými podmienkami.

114. Vzhľadom na to, že články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 sa môžu uplatňovať kumulatívne a používajú tú istú formuláciu „konečného cieľového miesta“, treba konštatovať, že táto formulácia má v oboch týchto ustanoveniach rovnaký význam. Existencia nároku na náhradu podľa článku 19 tohto nariadenia sa teda musí určiť s ohľadom na podmienky dohodnuté zmluvnými stranami zmluvy o preprave na pôvodnú trasu plavby.

115. V dôsledku toho meškanie zodpovedá rozdielu medzi zmluvne dohodnutým časom príchodu a skutočným časom príchodu do konečného cieľového miesta.

[37] Pozri bod 106 vyššie.

116. Ak v nadväznosti na službu alternatívnej osobnej dopravy nebol cestujúci prepravený do pôvodne dohodnutého konečného cieľového miesta, je v zásade potrebné, ako to navrhuje NTA a keď o to cestujúci požiada, vypočítať meškanie oproti času, keď by cestujúci prišiel do konečného cieľového miesta stanoveného v zmluve o preprave za predpokladu, že presmerovanie pokračovalo z alternatívneho prístavu vylodenia do tohto cieľového miesta.

117. Naopak, ako vyplýva z bodu 108 vyššie, ak bola cestujúcemu v celom rozsahu vrátená cena cestovného lístka v súlade s článkom 18 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 1177/2010, nevzniká otázka náhrady na základe článku 19 tohto nariadenia.

118. Na rozdiel od toho, čo, zdá sa, tvrdí Irish Ferries, skutočnosť, že presmerovanie alebo výber plavby v neskoršom dátume vyplýva z rozhodnutia cestujúceho, nemôže spochybniť predchádzajúce úvahy. Pri uzavretí pôvodnej zmluvy o preprave si totiž tento cestujúci už zvolil konečné cieľové miesto, čas príchodu a dĺžku trvania cesty. Skutočnosť, že služba osobnej dopravy nebola poskytnutá v súlade s týmito podmienkami, vyplýva zo skutočností pripísateľných dopravcovi. Domnievať sa, že následná voľba uložená cestujúcemu z dôvodu týchto skutočností ho zbavuje jeho práva na náhradu, by znamenalo priznať dopravcovi právo zbaviť sa povinností, ktoré mu vyplývajú z článku 19 nariadenia č. 1177/2010 z dôvodu presmerovania do konečného cieľového miesta.[38] Na rozdiel od situácie úplného vrátenia ceny cestovného lístka nič v znení tohto nariadenia neumožňuje prijať takéto riešenie v situácii presmerovania.[39] Okrem toho situácie, v ktorých toto ustanovenie nie je uplatniteľné, sú uvedené v článku 20 uvedeného nariadenia a skutočnosť, že cestujúcemu sa ponúkne takéto presmerovanie, sa v ňom neuvádza.

119. V dôsledku toho navrhujem odpovedať na druhú otázku, štvrtú otázku písm. a) a piatu otázku písm. a) tak, že článok 19 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že ak bola služba osobnej dopravy zrušená a bolo to oznámené vopred, pred plánovaným odchodom a keď si cestujúci vyberie presmerovanie alebo plavbu v neskoršom dátume, môže sa tento cestujúci domáhať náhrady na základe článku 19 tohto nariadenia vzhľadom na meškanie pri príchode do konečného cieľového miesta, tak ako je stanovené v zmluve o preprave na pôvodnú trasu plavby. Keď sa cestujúci domáha takejto náhrady, omeškanie zodpovedá rozdielu medzi zmluvne stanoveným časom príchodu a časom, keď cestujúci prišiel do konečného cieľového miesta, ako je stanovené v zmluve o preprave, za predpokladu, že presmerovanie pokračovalo z alternatívneho prístavu vylodenia do tohto cieľového miesta. Cestujúci, ktorý si zvolil a získal úplnú náhradu ceny cestovného lístka, sa však nemôže domáhať tejto náhrady.

D. O pojme „cena cestovného lístka“ v zmysle článku 19 nariadenia č. 1177/2010

120. Piatou otázkou písm. b) chce vnútroštátny súd určiť zložky „ceny cestovného lístka“ v zmysle článku 19 nariadenia č. 1177/2010. V tomto rámci sa pýta, či cena cestovného lístka zahŕňa náklady spojené s dodatočnými voliteľnými službami, ktoré si cestujúci vyberie, ako je rezervácia kajuty, klietky pre zvieratá alebo prístup do prémiového salóna pre cestujúcich.

[38] Navyše v prípade cestujúceho, ktorý si zvolil presmerovanie, môže tiež vzniknúť meškanie pri príchode alternatívnej plavby. V takom prípade treba určiť, či sa článok 19 nariadenia č. 1177/2010 uplatňuje aj na toto omeškanie. Pozri analogicky rozsudok z 12. marca 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), v ktorom Súdny dvor rozhodol, že cestujúci v leteckej doprave, ktorému bola poskytnutá náhrada z dôvodu zrušenia letu a ktorý prijal, že bude presmerovaný na iný let, ktorý mu bol navrhnutý, sa môže domáhať poskytnutia náhrady z dôvodu meškania presmerovaného letu. Je pravda, že článok 7 ods. 2 nariadenia č. 261/2004 nevyvoláva žiadne pochybnosti, pokiaľ ide o skutočnosť, že cestujúci má nárok na náhradu aj v prípade, keď sa cestujúcim ponúkne presmerovanie na iný let na konečné cieľové miesto. Z mojej analýzy vyplýva, že je to tak aj v rámci nariadenia č. 1177/2010. Hoci Irish Ferries odkazuje na takúto situáciu, prejudiciálne otázky sa na ňu nevzťahujú.

[39] Pozri bod 108 vyššie.

121. Hoci sa pojem „cena cestovného lístka“ používa v článkoch 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010, toto nariadenie neobsahuje definíciu tohto pojmu.

122. V priebehu prípravných prác k nariadeniu č. 1177/2010 Parlament navrhol zaviesť definíciu pojmu „cena cestovného lístka“, ktorá by slúžila ako „základ, z ktorého sa vypočíta akákoľvek náhrada“. Podľa tohto návrhu ide o „náklady vynaložené na prepravu a ubytovanie na palube. Nezahŕňa náklady na stravu, iné činnosti a akékoľvek nákupy na lodi“.[40] Rada tento návrh neprijala. Rada naopak stanovila podrobné spôsoby výpočtu súm, ktoré sa majú vyplatiť cestujúcemu v súlade s článkami 18 a 19 tohto nariadenia.

123. Z článku 19 nariadenia č. 1177/2010 vyplýva, že cena cestovného lístka slúži ako základ pre výpočet náhrady v prípade meškania pri príchode. Táto náhrada zodpovedá percentuálnemu podielu (minimálne 25 % alebo 50 %) ceny cestovného lístka a podľa článku 19 ods. 3 tohto nariadenia sa vypočíta z ceny, ktorú cestujúci *skutočne zaplatil za službu osobnej dopravy*, pri ktorej došlo k meškaniu.

124. Z toho vyvodzujem, že cena cestovného lístka v zmysle článku 19 ods. 3 nariadenia č. 1177/2010 zodpovedá celkovej sume, ktorú cestujúci zaplatil ako protihodnotu za službu osobnej dopravy. Náhrada uvedená v tomto ustanovení sa vypočíta vzhľadom na túto cenu a má za cieľ kompenzovať sumu zaplatenú za službu osobnej dopravy, ktorá nebola poskytnutá v súlade so zmluvou o preprave.[41] Vzhľadom na zmluvu sa však zlyhanie služby dopravcu týka nielen nedodržania konečného cieľového miesta, ale aj podmienok prepravy, za ktoré cestujúci zaplatil. Tieto podmienky sa týkajú najmä výberu kajuty, klietky pre zvieratá alebo cestovnej triedy. Do ceny cestovného lístka naopak nemožno zahrnúť sumy zaplatené za služby nesúvisiace so službami osobnej dopravy, akými sú provízie cestovných agentúr.

125. Ako totiž poznamenáva Komisia, na rozdiel od nariadenia č. 261/2004 nariadenie č. 1177/2010 nestanovuje štandardizovanú paušálnu náhradu pre každého cestujúceho, pretože výška tejto náhrady závisí od ceny cestovného lístka kúpeného cestujúcim. Za týchto podmienok by nezohľadnenie druhu cestovného lístka a prvkov, ako je trieda (prvá alebo druhá) alebo ubytovanie na palube, nerešpektovalo rozhodnutie normotvorcu Únie nezaviesť takúto paušálnu náhradu.

126. Okrem toho mnou navrhovaný výklad článku 19 nariadenia č. 1177/2010 umožňuje cestujúcemu ľahko určiť výšku náhrady, na ktorú má nárok v prípade zrušenia. Podľa tejto logiky možno z pojmu „cena cestovného lístka“ v zmysle tohto ustanovenia vylúčiť časť ceny cestovného lístka zodpovedajúcu sumám zaplatených za služby, ktoré sú nezávislé od ceny služby osobnej dopravy, pod podmienkou, že táto časť ceny cestovného lístka je jasne identifikovateľná a „oddeliteľná“ od sumy zaplatenej za službu osobnej dopravy.

127. Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy zastávam názor, že na piatu otázku písm. b) treba odpovedať tak, že článok 19 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že cena cestovného lístka zahŕňa náklady súvisiace s dodatočnými voliteľnými službami, ktoré si cestujúci zvolil, ako je rezervácia kajuty alebo klietky pre zvieratá, alebo tiež prístup do prémiového salóna pre cestujúcich.

[40] Pozri pozmeňujúci návrh č. 22 správy k návrhu nariadenia [KOM(2008)817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)].

[41] Pozri analogicky, pokiaľ ide o náhradu stanovenú v článku 17 nariadenia č. 1371/2007, sformulovanú podobne ako článok 19 nariadenia č. 1177/2010, rozsudok z 26. septembra 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, bod 38), v ktorom Súdny dvor uviedol, že „cieľom poskytnutia náhrady… je… vzhľadom na to, že sa vypočíta z ceny prepravného dokladu, odškodniť cestujúceho za cenu, ktorú cestujúci zaplatil za službu, ktorá v konečnom dôsledku nebola poskytnutá v súlade s prepravnou zmluvou“.

E. O výklade článku 20 ods. 4 nariadenia č. 1177/2010

1. Úvodné pripomienky k šiestej prejudiciálnej otázke

128. Svojou šiestou otázkou sa vnútroštátny súd pýta Súdneho dvora, či možno omeškanie 200 dní pri dodaní plavidla na osobnú dopravu, ktoré viedlo k zrušeniu všetkých plavieb stanovených pre nové námorné spojenie, považovať za mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 20 ods. 4 nariadenia č. 1177/2010 a či takéto meškanie oslobodzuje dopravcu od jeho povinnosti poskytnúť náhradu cestujúcim.

129. Z článku 20 ods. 4 nariadenia č. 1177/2010 vyplýva, že dopravca nie je povinný poskytnúť náhradu cestujúcim podľa článku 19 tohto nariadenia, ak preukáže, že zrušenie alebo meškanie sú spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktoré bránia poskytovaniu služby osobnej dopravy, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.

130. Vnútroštátny súd sa v tejto otázke obmedzuje na opis okolností, ktoré si želá preskúmať z hľadiska článku 20 ods. 4 nariadenia č. 1177/2010, a teda na „okolnosti a úvahy uvedené v prvej otázke“. Zo znenia prvej otázky v spojení so šiestou otázkou vyplýva, že podľa tohto súdu v podstate meškanie pri dodaní spôsobilo zabránenie výkonu predmetnej služby osobnej dopravy.

131. Okrem toho, hoci prvá otázka iste uvádza aj iné okolnosti, konkrétne tie, že nebolo možné získať žiadne vhodné náhradné plavidlo, neexistovala žiadna podobná alternatívna služba a oneskoreným dodaním bolo zasiahnutých viac ako 20 000 cestujúcich, nemali by sa považovať za „mimoriadne okolnosti“, ale podľa môjho názoru skôr za „primerané opatrenia“ v zmysle článku 20 ods. 4 nariadenia č. 1177/2010.

2. O kritériách na určenie „mimoriadnych okolností“

132. Podobne ako analogické ustanovenia nariadenia č. 261/2004 článok 19 nariadenia č. 1177/2010 zakotvuje zásadu práva cestujúcich na náhradu, zatiaľ čo článok 20 ods. 4 tohto nariadenia určuje situácie, v ktorých námorný dopravca nie je povinný platiť túto náhradu. Toto posledné uvedené ustanovenie treba teda považovať za výnimku zo zásady stanovenej v článku 19 uvedeného nariadenia a nesmie byť predmetom extenzívneho výkladu. [42]

133. Okrem toho odôvodnenie 17 nariadenia č. 1177/2010 uvádza zoznam udalostí, na ktoré sa môže vzťahovať pojem „mimoriadne okolnosti“. [43] Tento zoznam, keďže sa tam uvádza formulácia („okrem iného“), nie je vyčerpávajúci. V každom prípade tieto udalosti nepatria prirodzene do nerušeného výkonu námornej dopravy a nepodliehajú kontrole dopravcu.

134. V tomto zmysle odôvodnenie 19 nariadenia č. 1177/2010 odkazuje na judikatúru, podľa ktorej pod pojem „mimoriadne okolnosti“ môžu patriť len udalosti, ktoré jednak nie sú vlastné bežnej činnosti dotknutého dopravcu a ktoré sa jednak vymykajú spod jeho účinnej kontroly. Tieto dve kritériá stanovil Súdny dvor vo svojej judikatúre týkajúcej sa nariadenia č. 261/2004.

[42] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 20).

[43] Podľa tohto odôvodnenia „mimoriadne okolnosti by mali okrem iného zahŕňať prírodné katastrofy, ako sú požiare a zemetrasenia, teroristické útoky, vojny a vojenské alebo občianske ozbrojené konflikty, povstania, vojenskú alebo nezákonnú konfiškáciu, pracovné konflikty, vyloženie chorej, zranenej alebo mŕtvej osoby, pátracie a záchranné operácie na mori alebo vnútrozemských vodných cestách, opatrenia potrebné na ochranu životného prostredia, rozhodnutia prijaté orgánmi riadiacimi premávku alebo prístavnými orgánmi, alebo rozhodnutia príslušných orgánov v oblasti verejného poriadku a bezpečnosti, ako aj rozhodnutia na pokrytie naliehavých dopravných potrieb“.

Odôvodnenie 19 nariadenia č. 1177/2010 teda vyjadruje vôľu normotvorcu Únie zabezpečiť, aby bol výklad pojmu „mimoriadne okolnosti“ v zmysle nariadenia č. 1177/2010 rovnaký ako výklad, ktorý Súdny dvor stanovil vo svojej judikatúre týkajúcej sa nariadenia č. 261/2004. [44]

135. Napokon z tejto judikatúry vyplýva, že obe kritériá sú kumulatívne [45] a sú určené vzhľadom na povahu alebo pôvod udalosti, ktorá zabránila poskytnutiu služby osobnej dopravy. [46] Z uvedenej judikatúry možno tiež vyvodiť, že tieto dve kritériá sú jediné platné na účely konštatovania existencie mimoriadnych okolností. Ani frekvencia [47] ani neočakávaný charakter udalosti [48] totiž neznamenajú, že udalosť predstavuje mimoriadnu okolnosť.

136. Vzhľadom na objasnenia, ktoré som práve poskytol, treba uviesť, že na rozdiel od toho, čo tvrdí Irish Ferries a Írsko, výnimočný a nezvyčajný alebo nepredvídateľný charakter omeškania s dodaním neumožňuje kvalifikovať toto omeškanie ako „mimoriadnu okolnosť“. [49]

137. Okrem toho rozlišovanie medzi mimoriadnymi okolnosťami a tými, ktoré nemajú takúto povahu, nemožno vykonať na základe zjednodušeného rozlišovania medzi exogénnymi a endogénnymi okolnosťami. Súdny dvor vo svojej judikatúre už dospel k záveru, že v určitých prípadoch skutočnosti, ktoré nastali v prípade tretích osôb, neoslobodzujú dopravcu ako mimoriadne okolnosti od jeho povinnosti poskytnúť náhradu. [50]

3. O kritériu povahy vlastnej bežnému výkonu činnosti námorného dopravcu

138. Pokiaľ ide o kritérium povahy vlastnej bežnému výkonu činnosti dotknutého dopravcu, musím poznamenať, že na to, aby mohol námorný dopravca zabezpečiť službu osobnej dopravy, musí disponovať plavidlom používaným na tento účel. *A fortiori* je požiadavka mať k dispozícii flotilu nevyhnutná, ba dokonca neoddeliteľne spojená s bežným výkonom činnosti námornej dopravy. Ak sa urobí paralela s úvahami, ktoré Súdny dvor uviedol vo svojom rozsudku Krüsemann a i. [51], možno sa domnievať, že organizácia a údržba flotily patria medzi opatrenia bežnej správy námorného dopravcu a určité riziká spojené s týmito opatreniami sú tiež vlastné bežnému výkonu činnosti tohto dopravcu.

[44] Pojem „mimoriadne okolnosti“ sa používa na kvalifikovanie okolností, za ktorých je dopravca oslobodený od svojej povinnosti poskytnúť náhradu, ktorá je podľa nariadenia č. 261/2004 splatná v prípade *zrušenia alebo meškania odletov* a podľa nariadenia č. 1177/2010 v prípade *meškania pri príchode*. Zastávam názor, že tento rozdiel nebráni tomu, aby kritériá na určenie „mimoriadnych okolností“, ktoré stanovil Súdny dvor v kontexte nariadenia č. 261/2004, boli uplatniteľné na kontext nariadenia č. 1177/2010.

[45] Pozri nedávny rozsudok z 11. júna 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, bod 37).

[46] Pozri nedávny rozsudok z 11. júna 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, bod 37).

[47] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 36).

[48] Pozri v tomto zmysle rozsudok zo 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, bod 41).

[49] Naopak, okolnosti týkajúce sa charakteristík meškania možno zohľadniť pri určení, či nebolo možné vyhnúť sa prekážke výkonu dopravnej služby, aj keby boli prijaté všetky primerané opatrenia.

[50] V rozsudku zo 17. apríla 2018, Krüsemann a i. (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), Súdny dvor rozhodol, že „divý štrajk“ nemožno kvalifikovať ako „mimoriadnu okolnosť“, keďže riziká vyplývajúce zo sociálnych dôsledkov, ktoré súvisia s opatreniami reštrukturalizácie a reorganizácie podnikov, musia byť považované vlastné bežnému výkonu činnosti. Okrem toho v rozsudku zo 4. apríla 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, bod 29), Súdny dvor s odkazom na uznesenie zo 14. novembra 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), pripomenul, že náraz letiskových mobilných schodíkov na nastupovanie do lietadla nemožno kvalifikovať ako „mimoriadnu okolnosť“. Súdny dvor dospel k záveru, že okolnosť, že *pristavenie takéhoto zariadenia sa zvyčajne vykonáva v spolupráci s posádkou príslušných lietadiel*, môže poukazovať nato, že udalosť, ktorá viedla k zlyhaniu dopravcu, bola pre tohto dopravcu zvládnuteľná. Táto úvaha však nemení skutočnosť, že dotknutá prekážka bola vyvolaná skutkovými okolnosťami, ktoré nastali v prípade tretích osôb.

[51] Rozsudok zo 17. apríla 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).

139. Je pravda, že dopravca môže predpokladať dodanie plavidla a ponúkať rezerváciu cestujúcim ešte predtým, ako mu bude toto plavidlo poskytnuté. V tejto súvislosti Irish Ferries tvrdí, že takéto správanie je obvyklé v odvetví námornej prepravy cestujúcich. Keď dopravca prijme takéto rozhodnutie, zatiaľ čo predmetné plavidlo je jediné, ktoré môže byť použité na zabezpečenie dopravných služieb na danej trase, vystavuje sa hospodárskemu riziku, ktoré musí tiež zvládnuť. Z hľadiska systematiky nariadenia č. 1177/2010 je toto riziko vlastné pre dotknutého dopravcu a patrí do jeho bežnej činnosti.

140. Okrem toho podmienky týkajúce sa objednávky a dodania plavidla sú stanovené v zmluve uzavretej dopravcom. Na jednej strane každá zmluva obsahuje riziká.[52] V prejednávanej veci omeškanie s dodaním vyplýva z okolností týkajúcich sa správania jednej zo zmluvných strán alebo správania subdodávateľov tejto zmluvnej strany.[53] Ide teda o narušenie, ktoré je súčasťou obvyklého zmluvného rizika. Nič totiž nenasvedčuje tomu, že omeškanie bolo spôsobené úkonom, ktorý by nebol súčasťou plnenia zmluvných povinností zmluvnej strany alebo subdodávateľov tohto zmluvného partnera, alebo dokonca bežných služieb lodenice.[54] V tomto kontexte obvyklé zmluvné riziko zahŕňa aj prípad neplnenia zmluvy. V dôsledku toho skutočnosť, že omeškanie bolo 200 dní, nemôže spochybniť túto úvahu.

141. Na druhej strane v každej zmluve možno zriadiť mechanizmus riadenia rizík. Komisia totiž uvádza, že objednávka nového plavidla je plánovaná vopred a je vo všeobecnosti predmetom podrobnej zmluvy, ktorá obsahuje ustanovenia týkajúce sa omeškaní s dodaním. V tomto slede myšlienok NTA na pojednávaní konštatoval, že zmluva uzavretá v roku 2016 sa zakladala na štandardnom modeli používanom v medzinárodnej praxi a obsahovala mechanizmus náhrady škody, pokiaľ ide o nepovolené omeškanie. Existencia mechanizmov riadenia rizík v zmluvách týkajúcich sa dodávok plavidiel podľa môjho názoru potvrdzuje uznanie existencie obvyklého zmluvného rizika spojeného s takýmto dodaním.

142. Toto konštatovanie nespochybnila spoločnosť Irish Ferries, ktorá v tejto súvislosti uviedla, že tento mechanizmus nie je dostatočný na pokrytie strát a škôd, ktoré jej vznikli. Vzhľadom na úroveň ochrany cestujúcich, ktorej zriadenie je cieľom systému nariadenia č. 1177/2010, totiž skutočnosť, že mechanizmus riadenia obvyklého zmluvného rizika nie je podľa jednej zo zmluvných strán dostatočný, nemôže viesť k situácii, keď toto riziko znášajú cestujúci. Dopravca nemôže na ujmu cestujúcich externalizovať hospodárske riziko, ktoré je súčasťou jeho bežnej činnosti.[55]

[52] Pozri najmä MOISAN, P.: Technique contractuelle et gestion des risques dans les contrats internationaux: les cas de force majeure et d'imprévision. In: *Les Cahiers de droit*, 1994, zv. 35(2), s. 286.

[53] Ako som uviedol v opise skutkového stavu, podľa vnútroštátneho súdu oneskorené dodanie vyplýva z omeškania zapríčineného externými výrobcami zariadení dodávaných subdodávateľmi lodenice a/alebo z omeškania pri zariaďovaní vonkajších priestorov a pri dodaní vnútorných prvkov určených pre verejné priestranstvá.

[54] Možno si predstaviť napríklad prípad plavidla, ktoré sa stavia a ktorého sa budú týkať opatrenia konfiškácie na vojenské účely. Pozri analogicky uznesenie zo 14. novembra 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, bod 19), v ktorom Súdny dvor rozhodol, že pod pojem „mimoriadne okolnosti" patrí poškodenie lietadla, ktoré malo vykonať sporný let, *spôsobené aktom mimo bežných služieb letiska*, ako je napríklad sabotáž alebo terorizmus.

[55] Pozri analogicky Malenovský, J.: Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU. In: BOBEK, M. a PRASSL, J. (eds.): *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart Publishing, Oxford, 2016, s. 32, ktorý uvádza, že stanoviť, aby cestujúci znášali hospodárske riziko činnosti, ktorú dopravca slobodne vykonáva, by bolo v rozpore s cieľom zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich. Okrem toho Súdny dvor vo svojom rozsudku zo 4. júla 2018, Wirth a i. (C-532/17, EU:C:2018:527, bod 23), konštatoval, že vzhľadom na cieľ zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich je výklad pojmu „prevádzkujúci letecký dopravca", ktorý treba prijať, taký výklad, ktorý *umožňuje zaručiť, že prepravovaným cestujúcim bude poskytnutá náhrada bez toho, aby sa zohľadnili opatrenia prijaté leteckým dopravcom*, ktorý sa rozhodol uskutočniť dotknutý let s iným dopravcom s cieľom konkrétne ho zabezpečiť.

143. Navrhujem teda dospieť k záveru, že článok 20 ods. 4 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že omeškanie pri dodaní plavidla vyplývajúce zo správania jednej zo zmluvných strán alebo subdodávateľov tejto zmluvnej strany je súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého dopravcu, keď tento dopravca začal ponúkať rezervácie a uzavrel zmluvy o preprave s cestujúcimi predtým, ako mu plavidlo bolo poskytnuté, a preto nepatrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia.

144. Vzhľadom na to, že obe kritériá na určenie „mimoriadnych okolností“ sú kumulatívne, táto úvaha musí postačovať na vyvodenie záveru, že oneskorené dodanie plavidla nepredstavuje takúto okolnosť. Pre prípad, že by Súdny dvor nesúhlasil s uvedenou úvahou, však pristúpim k analýze druhého kritéria.

4. O kritériu skutočného ovládania

145. Vo svojej judikatúre týkajúcej sa odvetvia leteckej dopravy cestujúcich Súdny dvor odkazuje na kritérium právomoci dopravcu na účely posúdenia, či sa udalosť môže vymykať spod jeho účinnej kontroly. [56]

146. V tejto súvislosti Súdny dvor v rozsudku van der Lans [57] konštatoval, že predchádzanie poruche alebo oprava, ktorá bola spôsobená touto poruchou, sa nevymyká účinnej kontrole dotknutého leteckého dopravcu, keďže tomuto leteckému dopravcovi prináleží zabezpečiť údržbu a riadne fungovanie lietadiel, ktoré prevádzkuje na účely svojich hospodárskych činností.

147. Ako som poznamenal v bode 138 vyššie, do právomoci námorného dopravcu patrí zabezpečiť organizáciu a údržbu prevádzkovanej flotily na účely jeho hospodárskych činností. Na tieto účely najmä uzatvára, ako to preukazuje prejednávaná vec, zmluvy na stavbu plavidiel. Na rozdiel od situácie uvedenej v rozsudku van der Lans [58] teda dopravca ešte neprevádzkoval objednané plavidlo.

148. V tejto súvislosti sa uzavretie zmlúv a ich obsah nevymyká účinnej kontrole dotknutého dopravcu, čo mu umožňuje spravovať určité riziká vrátane hospodárskeho rizika, ktorému je vystavený. Vzniká teda otázka: je plnenie zmluvných záväzkov jednou zo zmluvných strán a jej subdodávateľmi v stanovenej lehote *skutočne kontrolovateľné* dopravcom? [59]

149. Vo svojej judikatúre sa Súdny dvor už vyjadril ku kritériu účinnej kontroly vzhľadom na skutočnosti, ktoré nastali v prípade tretích osôb, ktoré predstavujú – alebo spôsobili – udalosti, ktoré môžu patriť pod pojem „mimoriadne okolnosti“. Z judikatúry vyplýva, že z účinnej kontroly dopravcu nie sú vylúčené skutočnosti, ktoré nastali v prípade tretích osôb v rámci spolupráce s týmto dopravcom, alebo skutočnosti, ktoré vyplývajú z jeho rozhodnutia. [60]

[56] Pozri nedávne rozsudky z 26. júna 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, bod 20), a zo 4. apríla 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, bod 26).

[57] Rozsudok zo 17. septembra 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, bod 43).

[58] Rozsudok zo 17. septembra 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

[59] Treba poznamenať, že zmluvu z roku 2016 neuzavrela Irish Ferries, ale ICG. V tomto návrhu na začatie prejudiciálneho konania však nič nenasvedčuje tomu, že vzhľadom na vzťahy medzi týmito subjektmi by Irish Ferries nemala vedieť kontrolovať to, čo ICG.

[60] Pozri poznámku pod čiarou 50 vyššie.

150. Vo svojom rozsudku Transportes Aéreos Portugueses [61] Súdny dvor nedávno poskytol nové objasnenia s ohľadom na túto judikatúru. Najprv v bode 42 tohto rozsudku Súdny dvor vysvetlil, že cestujúci je s dopravcom viazaný zmluvou o preprave a že cestujúcemu prináleží dbať na to, aby neohrozil riadne plnenie tejto zmluvy. Ďalej v bode 43 tohto rozsudku Súdny dvor v prvom rade konštatoval, že rušivé správanie cestujúceho, ktoré odôvodnilo odklon dotknutého letu, nie je dotknutým prevádzkujúcim leteckým dopravcom v zásade kontrolovateľné, keďže správanie a reakcie cestujúceho na žiadosti posádky nemožno predvídať, a po druhé že na palube lietadla má veliteľ lietadla, ako aj posádka len obmedzené prostriedky na kontrolu takéhoto cestujúceho. Z toho vyvodzujem, že skutočnosť, že dopravca stanovil podmienky zmluvy uzavretej s cestujúcim, automaticky neznamená, že jeho správanie je pre tohto dopravcu kontrolovateľné. Súdny dvor však tiež vzhľadom na kritérium účinnej kontroly spresnil, že je potrebné overiť, či dopravca neprispel k vzniku rušivého správania dotknutého cestujúceho alebo či tento dopravca nebol schopný predvídať takéto správanie a prijať vhodné opatrenia na základe počiatočných varovných signálov. [62] Podľa Súdneho dvora je rušivé správanie cestujúceho za týchto okolností zo strany uvedeného dopravcu kontrolovateľné. [63]

151. V tejto súvislosti musím poznamenať, že Irish Ferries tvrdí, že uzavretiu zmluvy z roku 2016 predchádzalo ohodnotenie lodeníc a opatrný výber. NTA toto tvrdenie nespochybňuje. Nič teda neumožňuje domnievať sa, že Irish Ferries alebo ICG v zmysle judikatúry vyplývajúcej z rozsudku Transportes Aéreos Portugueses [64] aktívne alebo z nedbanlivosti prispeli k oneskorenému dodaniu plavidla. Z týchto dôvodov, ak by sa Súdny dvor nestotožnil s mojou analýzou týkajúcou sa prvého kritéria určenia „mimoriadnych okolností“ a pristúpil by k analýze druhého kritéria, navrhujem dospieť k záveru, že oneskorené dodanie plavidla nebolo kontrolovateľné zo strany dopravcu. V dôsledku toho by toto oneskorené dodanie mohlo ako mimoriadna okolnosť zbaviť dopravcu jeho zodpovednosti.

5. O primeraných opatreniach

152. Aj za predpokladu, že by omeškanie s dodaním plavidla mohlo predstavovať „mimoriadnu okolnosť“, dopravca by ešte musel preukázať, že aj keby sa vykonali všetky primerané opatrenia, t. j. všetky personálne alebo materiálne prostriedky a finančné prostriedky, ktoré mal k dispozícii, zjavne nemohol, s výnimkou pripustenia neúnosných strát vzhľadom na schopnosti svojho podniku v rozhodnom čase, zabrániť tomu, aby mimoriadne okolnosti, ktorým čelil, viedli k zrušeniu alebo meškaniu služby dopravy. [65] V tomto rámci treba zohľadniť len opatrenia, ktoré môžu skutočne prináležať dotknutému dopravcovi, s vylúčením opatrení patriacich do právomoci tretích osôb. [66]

[61] Rozsudok z 11. júna 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

[62] Pozri nedávny rozsudok z 11. júna 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, bod 45).

[63] Pozri nedávny rozsudok z 11. júna 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, bod 47).

[64] Rozsudok z 11. júna 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

[65] Pozri analogicky rozsudok z 12. mája 2011, Eglītis a Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, bod 25).

[66] Pozri analogicky rozsudky zo 4. mája 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 44), a z 26. júna 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, bod 27).

153. Je pravda, že treba nechať na vnútroštátny súd, aby posúdil, či za okolností prejednávanej veci mal dopravca k dispozícii primerané opatrenia na to, aby sa vyhol predmetnej mimoriadnej okolnosti. Súdny dvor by však na účely usmernenia vnútroštátneho súdu a poskytnutia užitočnej odpovede na jeho otázku mohol ponúknuť objasnenia k otázke, ktorá je najspornejšia medzi účastníkmi konania vo veci samej. [67]

154. NTA v skutočnosti tvrdí, že Irish Ferries neprijala primerané opatrenia, ktoré mala k dispozícii, aby zabránila zrušeniu služieb osobnej dopravy. Konkrétne Irish Ferries zaregistrovala rezervácie na služby osobnej dopravy na plavidle v čase, keď nemala ani vlastnícke právo k plavidlu, ani ho nemala v držbe a nemohla si byť istá, že v čase, keď majú byť poskytnuté služby osobnej dopravy, bude mať vlastnícke právo k plavidlu alebo ho bude mať v držbe. Na druhej strane Irish Ferries tvrdí, že to, že by sa neprijímali rezervácie na dopravné služby na novom spojení, by predstavovalo neúnosnú stratu v zmysle judikatúry.

155. Iste, dalo by sa tvrdiť, že lehota, ktorú si ponechala Irish Ferries medzi dodaním plavidla a jeho uvedením do prevádzky, nebola dostatočná na to, aby sa dospelo k záveru, že tento dopravca nemal k dispozícii vhodnejšie opatrenia na zabránenie zlyhaniu pri poskytovaní dopravných služieb.

156. Ak však na rozdiel od toho, čo navrhujem v týchto návrhoch, Súdny dvor dospeje k záveru, že omeškanie s dodaním plavidla na nové spojenie nepredstavuje udalosť súvisiacu s bežným výkonom činnosti dotknutého dopravcu (prvé kritérium na určenie „mimoriadnych okolností“), nemožno podľa môjho názoru vyžadovať od tohto dopravcu, aby neprijímal rezervácie až do poskytnutia tohto plavidla lodenicou so všetkými potrebnými certifikátmi. Považovať za „primerané opatrenie“ skutočnosť zdržania sa prijímania rezervácií až do – nepredvídateľného – okamihu, keď sa toto meškanie prekoná, či dokonca bez akéhokoľvek časového obmedzenia, by totiž bolo v rozpore s úvahou, podľa ktorej toto omeškanie je vlastné bežnému výkonu činnosti, a teda môže patriť pod pojem „mimoriadna okolnosť“.

157. Bez toho, aby boli dotknuté predchádzajúce poznámky týkajúce sa druhého kritéria určenia „mimoriadnych okolností“, trvám na stanovisku, ktoré som uviedol v bode 143 vyššie. Vzhľadom na skutočnosť, že podľa tohto stanoviska prvé kritérium na určenie „mimoriadnych okolností“ nie je v prejednávanej veci splnené, nie je potrebné preskúmať druhé kritérium, ani otázku, či mal dopravca k dispozícii „primerané opatrenia“.

F. O výklade článku 24 nariadenia č. 1177/2010

158. Svojou siedmou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či žiadosť o náhradu podľa článku 19 nariadenia č. 1177/2010 možno považovať za sťažnosť v zmysle článku 24 tohto nariadenia, takže cestujúci musí predložiť svoju žiadosť o náhradu dopravcovi v lehote dvoch mesiacov odo dňa, keď sa služba dopravy poskytla alebo mala vykonať, aby vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia mohol sankcionovať nezaplatenie tejto náhrady.

[67] Odpoveď Súdneho dvora by tak mala abstraktnejší dosah vzhľadom na otázku týkajúcu sa „primeraných opatrení“ a bola by užitočná pre všetky vnútroštátne súdy Únie, pričom by sa však vnútroštátnemu súdu v prejednávanej veci ponechala úloha posúdiť, či za okolností tohto prípadu mal dopravca k dispozícii primerané opatrenia v zmysle článku 20 ods. 4 nariadenia č. 1177/2010. Pozri v tomto zmysle ŠVÁBY, D.: La responsabilité en matière de transport aérien de passagers à l'intersection de trois systèmes juridiques. In: PETRLÍK, D., BOBEK, M., PASSER, J. M. (dir.): *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux Liber amicorum Jiří Malenovský*, Brusel: Bruylant, 2020, s. 491.

159. Hoci vnútroštátny súd nespresňuje počet cestujúcich a ani okamih, keď podali žiadosti o náhradu podľa článku 19 nariadenia č. 1177/2010, zdá sa, že siedma otázka vychádza z tvrdenia spoločnosti Irish Ferries, podľa ktorého NTA neobmedzil účinok rozhodnutia a oznámení cestujúcim, ktorí podali sťažnosť v súlade s článkom 24 tohto nariadenia. Nemožno sa teda domnievať, že je zjavné, že táto otázka nemá žiadnu súvislosť s existenciou alebo predmetom sporu vo veci samej.

160. Na úvod treba uviesť, že článok 24 ods. 2 nariadenia č. 1177/2010 stanovuje nielen lehotu na podanie sťažnosti, ale aj lehoty, v ktorých musí dopravca sťažnosť preskúmať a vyhovieť jej alebo ju zamietnuť. Rovnako článok 19 tohto nariadenia stanovuje vlastnú lehotu na vybavenie žiadostí o náhradu podaných na základe tohto ustanovenia. Článok 19 ods. 5 uvedeného nariadenia totiž ukladá dopravcovi povinnosť zaplatiť cestujúcemu náhradu v lehote jedného mesiaca od podania žiadosti o náhradu. Za týchto podmienok by bolo možné iste *a priori* tvrdiť, že toto ustanovenie predstavuje *lex specialis* vo vzťahu k článku 24 ods. 2 nariadenia č. 1177/2010, keďže tieto dve ustanovenia sa týkajú lehôt na vybavenie žiadostí o náhradu bez toho, aby tým bola dotknutá lehota na podanie sťažnosti stanovená v článku 24 ods. 2 tohto nariadenia.

161. Okrem toho článok 24 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 ukladá dopravcom povinnosť zaviesť mechanizmus vybavovania sťažností týkajúcich sa práv a povinností uvedených v tomto nariadení. Toto ustanovenie by mohlo naznačovať, že pojem „sťažnosť“ sa vzťahuje na všetky práva a povinnosti uvedené v nariadení č. 1177/2010, vrátane práva na náhradu stanoveného v článku 19 tohto nariadenia.

162. Zastávam však názor, že v systematike nariadenia č. 1177/2010 nemožno návrh na náhradu považovať za sťažnosť.

163. V prvom rade na účely opisu udalosti, ktorou začína plynúť lehota dopravcu, totiž článok 19 ods. 5 nariadenia č. 1177/2010 neodkazuje na okamih doručenia sťažnosti, ale na okamih podania žiadosti o náhradu.

164. V druhom rade na rozdiel od článku 24 ods. 2 nariadenia č. 1177/2010 článok 19 ods. 5 tohto nariadenia nestanovuje, že dopravca preskúma žiadosť o náhradu a môže jej vyhovieť alebo ju zamietnuť. Podľa tohto posledného uvedeného ustanovenia sa „náhrada… vyplatí do jedného mesiaca od predloženia žiadosti o náhradu“. Tento rozdiel medzi spôsobom vybavovania sťažností a žiadosťami o náhradu presne zodpovedá povahe týchto posledných uvedených žiadostí. V súlade s článkom 19 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 totiž omeškanie pri príchode vedie k vzniku peňažnej pohľadávky v prospech cestujúceho, ktorej zaplatenie môže tento cestujúci požadovať od dopravcu, pričom tejto žiadosti musí tento dopravca ako dlžník vyhovieť.

165. V treťom rade podľa článku 25 ods. 3 nariadenia č. 1177/2010 každý cestujúci môže podať sťažnosť týkajúcu sa údajného porušenia tohto nariadenia na vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie uvedeného nariadenia.[68] Toto ustanovenie tiež stanovuje, že členský štát môže rozhodnúť, že cestujúci je povinný najprv predložiť svoju sťažnosť dopravcovi, alebo že vnútroštátny orgán uzná túto sťažnosť ako orgán konajúci o opravnom prostriedku. Z toho vyvodzujem, že dopravcovia a vnútroštátne orgány sú zodpovedné za vybavovanie sťažností, ktoré majú rovnaký predmet, alebo za vybavovanie tých istých sťažností.

[68] Treba poznamenať, že uvedením príkladu sťažnosti odôvodnenie 23 nariadenia č. 1177/2010 odkazuje na pomoc poskytnutú v prístave alebo na palube.

166. V tejto súvislosti odôvodnenie 24 nariadenia č. 1177/2010 vysvetľuje, že určenie vnútroštátnych orgánov zodpovedných za zabezpečenie dodržiavania tohto nariadenia nemá vplyv na práva cestujúcich začať súdne konanie na príslušných súdoch podľa vnútroštátneho práva. Cestujúci sa teda môže domáhať svojej pohľadávky podľa článku 19 nariadenia č. 1177/2010 pred vnútroštátnymi súdmi. V rámci takéhoto súdneho konania sa lehota dvoch mesiacov neuplatní. Odkaz na vnútroštátne právo, ktorý sa nachádza v odôvodnení 24 tohto nariadenia, potvrdzuje tento výklad. Domnievať sa totiž, že lehota dvoch mesiacov sa uplatňuje v kontexte, ktorý nesúvisí so súdnym konaním, by totiž znamenalo, že cestujúci by bol nútený pokračovať v súdnom konaní bez toho, aby sa vnútroštátnym orgánom zodpovedným za zabezpečenie dodržiavania nariadenia č. 1177/2010 umožnilo sankcionovať odmietnutie poskytnúť náhradu tomuto cestujúcemu z dôvodu uplynutia tejto lehoty.

167. Článok 24 ods. 2 nariadenia č. 1177/2010 sa tak má vykladať v tom zmysle, že uloženie sankcie dopravcovi za nezaplatenie náhrady, ktorá sa má vyplatiť cestujúcemu podľa článku 19 tohto nariadenia, nepodlieha podmienke, aby cestujúci predložil žiadosť o náhradu dopravcovi v lehote dvoch mesiacov odo dňa, keď sa služba poskytla alebo mala poskytnúť.

G. O výklade článku 25 nariadenia č. 1177/2010

168. Svojou ôsmou otázkou sa vnútroštátny súd pýta, či sa právomoc vnútroštátneho orgánu povereného uplatňovaním nariadenia č. 1177/2010, ktorý je zriadený členským štátom v súlade s článkom 25 ods. 1 tohto nariadenia, obmedzuje na dopravné služby z prístavov nachádzajúcich sa na území tohto členského štátu, alebo či sa táto právomoc vzťahuje aj na služby dopravy prichádzajúce z iného členského štátu do týchto prístavov.

169. Zo znenia článku 25 nariadenia č. 1177/2010 sa môže zdať, že na túto otázku treba odpovedať záporne. Podľa tohto ustanovenia je totiž vnútroštátny orgán určený členským štátom poverený uplatňovaním tohto nariadenia na služby osobnej dopravy z prístavov nachádzajúcich sa na území tohto členského štátu, ako aj služby osobnej dopravy z tretej krajiny do týchto prístavov.

170. Zdá sa, že vnútroštátny súd si je plne vedomý dôsledkov doslovného výkladu uvedeného ustanovenia. Formulácia ôsmej otázky naznačuje, že tento súd chce vedieť, či okolnosť, že vnútroštátny orgán má právomoc vo vzťahu k službám osobnej dopravy, v prípade ktorých sa preprava týkala cesty tam a späť z Írska do Francúzska, by mohla viesť k odlišnému výkladu toho istého ustanovenia.

171. V tejto súvislosti Irish Ferries na pojednávaní uviedla, že v prípade niektorých cestujúcich sa preprava netýkala cesty tam a späť z prístavu nachádzajúceho sa na írskom území. Podľa Irish Ferries sa viac ako polovica plavieb začínala vo Francúzsku. Formulácia ôsmej otázky však výslovne odkazuje na plavbu v zmysle tam a späť („a return sailing“), a preto treba túto otázku analyzovať z tohto hľadiska.

1. O článku 25 ods. 1 a 3 nariadenia č. 1177/2010

172. Najprv treba preskúmať argumentáciu NTA založenú na článku 25 ods. 3 nariadenia č. 1177/2010, podľa ktorej každý cestujúci môže podať sťažnosť príslušnému orgánu určenému podľa článku 25 ods. 1 tohto nariadenia alebo akémukoľvek inému príslušnému orgánu určenému členským štátom. NTA vykladá odkaz na „ak[ý]koľvek in[ý] príslušn[ý] orgá[n], ktorý

určí členský štát“, v tom zmysle, že cestujúci môže podať svoju sťažnosť týkajúcu sa dopravy, ktorá sa vzťahuje na cestu tam a späť, orgánom dvoch členských štátov, na ktorých území sa nachádzajú prístavy dotknuté touto dopravou.

173. Nie som však presvedčený o výklade článku 25 nariadenia č. 1177/2010, ktorý presadzuje NTA, podľa ktorého si cestujúci môže vybrať orgán, ktorému môže predložiť svoju sťažnosť, keďže tento výklad by viedol k uznaniu existencie alternatívnej právomoci vnútroštátnych orgánov dvoch členských štátov, v rámci ktorej by tieto orgány zabezpečovali dodržiavanie tohto nariadenia, pokiaľ ide o tie isté služby osobnej dopravy.

174. Ôsma otázka sa totiž neobmedzuje na otázku, v ktorom členskom štáte môže cestujúci podať svoju sťažnosť, ale týka sa všeobecne právomoci vnútroštátnych orgánov zodpovedných za uplatňovanie nariadenia č. 1177/2010 a určených členskými štátmi v súlade s článkom 25 ods. 1 tohto nariadenia.

175. V tejto súvislosti je vnútroštátny orgán určený členským štátom poverený úlohou vykonávať všeobecný dohľad nad uplatňovaním nariadenia č. 1177/2010 v súvislosti so službami osobnej dopravy z prístavov nachádzajúcich sa na území tohto členského štátu a službami osobnej dopravy z tretích krajín do týchto prístavov. Takýto orgán, tak ako vyplýva z tohto ustanovenia, prijíma opatrenia potrebné na zabezpečenie dodržiavania tohto nariadenia.

176. V súlade s článkom 28 nariadenia č. 1177/2010 členské štáty zase stanovia režim sankcií za porušenie ustanovení tohto nariadenia a prijmú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie ich uplatňovania. V írskom práve je nedodržanie oznámení o takýchto porušeniach, ktoré vydal NTA, sankcionované pokutami. Právomoc vydávať takéto oznámenia pritom musí vykonávať vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie uvedeného nariadenia, akým je NTA, v medziach stanovených článkom 25 ods. 1 toho istého nariadenia.

177. Nemožno sa teda domnievať, že ktorýkoľvek vnútroštátny orgán má právomoc v oblasti všeobecného dohľadu nad dotknutými službami osobnej dopravy, pretože táto právomoc zahŕňa uloženie sankcií za porušenia nariadenia č. 1177/2010 patriace do územného rozsahu tejto právomoci.

178. Teraz v rámci skúmania článku 25 ods. 3 nariadenia č. 1177/2010 treba poznamenať, že tento článok sa týka len vybavovania sťažností. Okrem toho podľa tohto ustanovenia môžu byť tieto sťažnosti predložené *príslušnému orgánu určenému podľa článku 25 ods. 1 uvedeného nariadenia* alebo *akémukoľvek inému príslušnému orgánu určenému členským štátom*. Z toho vyvodzujem, že vnútroštátny orgán poverený uplatňovaním tohto nariadenia nie je nevyhnutne jediným orgánom príslušným na podávanie sťažností. Členský štát môže zriadiť iný orgán, ktorý je na to príslušný. Právomoc rozhodovať o sťažnostiach námorných cestujúcich teda môže byť nezávislá od právomoci, v rámci ktorej sa vykonáva všeobecný dohľad.[69]

[69] Je pravda, že v rozsudku zo 17. marca 2016, Ruijssenaars a i. (C-145/15 a C-146/15, EU:C:2016:187, bod 30), Súdny dvor dospel k záveru, pokiaľ ide o analogické ustanovenia platné v oblasti leteckej dopravy, že právomoc rozhodovať o sťažnostiach uvedená v článku 16 ods. 2 nariadenia č. 261/2004 predstavuje aspekt vyplývajúci z povinnosti vykonávať dohľad všeobecnej povahy prislúchajúci orgánu uvedenému v článku 16 ods. 1 tohto nariadenia. V prvom rade sa však tento rozsudok týkal vnútroštátneho orgánu zodpovedného za uplatňovanie nariadenia č. 261/2004. Nešlo teda o „ak[ý]koľvek in[ý] príslušn[ý] orgá[n], ktorý určí členský štát“. V druhom rade článok 25 ods. 3 nariadenia č. 1177/2010 neprevzal presné znenie článku 16 ods. 2 nariadenia č. 261/2004.

179. NTA, ktorý navrhuje rozšíriť tento výklad článku 25 ods. 3 nariadenia č. 1177/2010, tvrdí, že odkaz na príslušný orgán, ktorý určí *členský štát*, znamená, že cestujúci sa môže obrátiť aj na príslušné orgány členského štátu odlišného od členského štátu, na území ktorého sa nachádza prístav nalodenia.

180. V tomto kontexte bol na jednej strane článok 25 ods. 3 nariadenia č. 1177/2010 v priebehu prípravných prác vykladaný odlišne. Parlament a Rada totiž pochopili toto ustanovenie v tom zmysle, že sa týka *viacerých príslušných orgánov zriadených tým istým členským štátom*,[70] a to členským štátom, na ktorého území sa nachádza prístav nalodenia.

181. Na druhej strane sa zdá, že Komisia chápe toto ustanovenie v tom zmysle, že cestujúci sa môže rozhodnúť obrátiť sa na vnútroštátny orgán poverený uplatňovaním nariadenia č. 1177/2010 určený iným členským štátom,[71] *avšak bez toho, aby uviedla, že tento vnútroštátny orgán má právomoc* v zmysle článku 25 ods. 3 tohto nariadenia. V kontexte analogických ustanovení nariadenia č. 261/2004 Komisia výslovne uvádza, že v takom prípade *orgán, na ktorý sa obrátil cestujúci v leteckej doprave, nie je príslušným orgánom* a že sťažnosť musí byť postúpená orgánu zodpovednému za uplatňovanie príslušného nariadenia určeného iným členským štátom.[72]

182. Za týchto okolností, hoci sa domnievam, že cestujúci môže podať sťažnosť týkajúcu sa prepravy na ceste tam a späť na orgány jedného z dvoch členských štátov, na území ktorých sa nachádzajú prístavy dotknuté touto prepravou, to neznamená, že všetky tieto orgány majú právomoc vykonávať všeobecný dohľad uvedený v článku 25 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 nad službami osobnej dopravy, na ktorú odkazuje sťažnosť.

2. O pojme „osobná doprava“ vzhľadom na cestu tam a späť

183. Odôvodnenie založené na špecifickom výklade pojmov použitých v článku 25 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 by mohlo spochybniť dôsledky doslovného výkladu tohto ustanovenia.

[70] Pozri objasnenú zmenu č. 68 správy k návrhu nariadenia [KOM(2008) 816, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)], ako aj spoločnú pozíciu prijatú Radou na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004, 14849/09 ADD 1, s. 9.

[71] Pozri dokument Komisie s názvom „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, podľa ktorého „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“ („príslušný [vnútroštátny orgán poverený uplatňovaním nariadenia, ďalej len „OPU“], je OPU krajiny Únie, kde sa nachádza miesto odchodu, s výnimkou prípadu, keď je miesto odchodu dopravnej služby v tretej krajine. V tomto prípade má právomoc OPU krajiny Únie, kde sa nachádza miesto príchodu. Cestujúci sa však môžu voľne obrátiť na OPU podľa svojho výberu“).

[72] Podľa článku 16 ods. 2 nariadenia č. 261/2004 „každý cestujúci môže vzniesť sťažnosť *u ktoréhokoľvek orgánu podľa odseku 1*, alebo *u ktoréhokoľvek iného príslušného orgánu menovaného členským štátom*, o údajných porušeniach tohto nariadenia na ktoromkoľvek letisku, ktoré sa nachádza na území *členského štátu* alebo týkajúcu sa ktoréhokoľvek letu z tretej krajiny na letisko, ktoré sa nachádza na takom území“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát). V informačnom dokumente o vybavovaní sťažností v rámci nariadenia č. 261/2004 [NEB – NEB Complaint Handling Procedure under Regulation (EC) n° 261/2004, verzia z februára 2019, bod 2, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/neb-neb_complaint_handling_procedures.pdf) Komisia konštatuje, že „orgán zodpovedný za uplatňovanie nariadenia je príslušný pre sťažnosti súvisiace s meškaním alebo zrušením letov z jeho územia (členský štát odletu)“. Okrem toho v tomto dokumente, podobne ako v prípade pôvodného návrhu Komisie, na ktorom sa zakladá nariadenie č. 261/2004 [pozri článok 18 návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (KOM(2001) 784 v konečnom znení – (COD 2001/0305)], je výslovne uvedené postúpenie sťažností medzi orgánmi zriadenými rôznymi členskými štátmi. Z toho vyplýva, že orgán iného členského štátu nemá *právomoc* v zmysle článku 16 ods. 2 tohto nariadenia.

184. Domnievať sa, že v rámci článku 25 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 pojem „osobná doprava“ zahŕňa, pokiaľ sa preprava týka cesty tam a späť, plavbu smerom tam a plavbu smerom späť, by totiž znamenalo uznať právomoc vnútroštátnych orgánov členského štátu, na ktorého území sa nachádzajú prístavy nalodenia na túto prvú plavbu.

185. Irish Ferries poukazuje na toto odôvodnenie, pričom uvádza, že v kontexte nariadenia č. 261/2004 sa Súdny dvor domnieval, že pojem „let“ v zmysle tohto nariadenia v podstate spočíva v činnosti leteckej dopravy, a teda určitým spôsobom predstavuje „jednotku“ tejto dopravy.[73] Zdá sa, že na pojednávaní NTA odkazoval na túto úvahu, keď tvrdil, že pokiaľ ide o nariadenie č. 1177/2010, rezervovaná služba pozostáva z dvoch častí, ak sa preprava týka cesty tam a aj späť.

186. Hoci článok 3 písm. f) nariadenia č. 1177/2010 definuje pojem „osobná doprava“, táto definícia neobsahuje indíciu umožňujúcu určiť, či preprava, ktorá sa týka plavby tam aj späť, predstavuje jedinú službu. Takéto indície však možno nájsť v iných ustanoveniach tohto nariadenia.

187. V tejto súvislosti článok 19 ods. 4 nariadenia č. 1177/2010 stanovuje spôsob výpočtu náhrady, ktorá sa má vyplatiť cestujúcemu v prípade meškania pri príchode v súvislosti s *prepravou, ktorá sa týka plavby tam aj späť*, a vo francúzskej jazykovej verzii tohto nariadenia stanovuje, že ak dôjde k meškaniu pri ceste tam alebo späť, táto náhrada sa vypočíta vo vzťahu k polovici ceny zaplatenej za prepravu uskutočnenú prostredníctvom *osobnej dopravy*. Iné jazykové verzie však uvádzajú, že táto náhrada sa vypočíta vo vzťahu k polovici ceny za prepravu uskutočnenú prostredníctvom *tejto osobnej dopravy*[74] alebo vo vzťahu k polovici ceny zaplatenej za *túto osobnú dopravu*[75]. V týchto jazykových verziách použitie ukazovacieho zámena vo výraze „*táto* osobná doprava“ zrejme predstavuje odkaz na článok 19 ods. 3 tohto nariadenia, ktorý sa týka *omeškanej osobnej dopravy*.

188. Na prvý pohľad môže článok 19 ods. 4 nariadenia č. 1177/2010 viesť k záveru, že preprava, ktorá sa týka cesty tam a späť, sa uskutočňuje prostredníctvom jedinej služby osobnej dopravy.

189. V prvom rade však toto ustanovenie spája takúto dopravu a takúto službu iba pre prípad, že jedna z dvoch plavieb sa oneskorila.

190. V druhom rade, s výnimkou článku 19 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010, sa pojem „preprava“ nepoužíva v iných ustanoveniach tohto nariadenia. Ak je pojem „cesta“ ekvivalentom pojmu „osobná doprava“, možno si položiť otázku, prečo normotvorca nepoužil tento druhý uvedený pojem vo formulácii článku 19 ods. 4 uvedeného nariadenia.

191. V treťom rade článok 18 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 stanovuje, že v prípadoch uvedených v tomto ustanovení sa cestujúcemu bezodkladne ponúkne možnosť vybrať si medzi „presmerovaním… *do konečného cieľového miesta* stanoveného v zmluve o preprave“ a „náhradou ceny cestovného lístka a v relevantných prípadoch bezplatnou dopravou naspäť *do prvého miesta*

[73] Rozsudok z 10. júla 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, bod 40).

[74] Pozri anglickú („… shall be calculated in relation to half of the price paid for *the transport by that passenger service*“) a španielsku jazykovú verziu („… se calculará en relación con el 50 % del precio abonado por *el transporte en dicho servicio de pasaje*“).

[75] Pozri nemeckú („wird… auf der Grundlage des halben Fahrpreises für *diesen Personenverkehrsdienst* berechnet“) a poľskú jazykovú verziu („… obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za *tę usługę przewozu pasażerskiego*“).

odchodu stanoveného v zmluve o preprave pri najbližšej možnej príležitosti“.[76] Domnievať sa, pokiaľ sa preprava týka cesty tam a späť, že ide o jedinú službu osobnej dopravy, by teda znamenalo, že konečné cieľové miesto tejto služby je totožné s jej pôvodným miestom odchodu.[77]

192. V dôsledku toho sa nemožno domnievať, že ak sa preprava týka cesty tam a späť, ide o jednu službu osobnej dopravy.

193. Teraz je potrebné určiť, či okolnosť, že právomoc vykonávať všeobecný dohľad sa vykonáva vo vzťahu k službám osobnej dopravy, v prípade ktorých sa preprava týkala cesty tam a späť, môže zmierniť dôsledky doslovného výkladu článku 25 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 bez toho, aby sa použil diferencovaný výklad pojmu „osobná doprava“.

3. O vnútroštátnom orgáne zodpovednom za uplatňovanie nariadenia č. 1177/2010 vzhľadom na dopravu na ceste tam a späť

194. S cieľom uviesť do kontextu nasledujúce úvahy pripomínam, že podľa tradičnej logiky verejného práva, či dokonca podľa medzinárodného práva verejného by sa právomoc orgánu zriadeného členským štátom mala v zásade obmedziť na územie tohto štátu alebo, aby som bol presnejší, na situácie, ktoré majú dostatočnú blízkosť s týmto členským štátom a/alebo jeho územím.

195. Okrem toho, ako som už spomenul, článok 25 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 výslovne stanovuje, že právomoc vnútroštátneho orgánu zahŕňa aj výkon dohľadu nad dopravnými službami s miestom odchodu v tretích štátoch smerujúcimi do jedného z členských štátov. Normotvorca Únie teda nezbavuje cestujúcich možnosti obrátiť sa na vnútroštátny orgán určený jedným z členských štátov, ak sa dopravná služba neuskutočňuje z prístavov nachádzajúcich sa v Únii.

196. Článok 25 nariadenia č. 1177/2010 sa totiž má vykladať s prihliadnutím na článok 2 tohto nariadenia, ktorý určuje pôsobnosť tohto nariadenia. Podľa článku 2 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 1177/2010 sa toto nariadenie uplatňuje na cestujúcich, ktorí využívajú dopravné služby s miestom odchodu v tretích krajinách smerujúce do jedného z členských štátov, ak túto službu prevádzkuje dopravca usadený na území členského štátu alebo ponúka prepravu prostredníctvom služieb osobnej dopravy prevádzkovaných smerom na územie členského štátu alebo s miestom odchodu na území členského štátu.

197. Z toho vyplýva, že na jednej strane vzťah blízkosti, ktorý existuje medzi členským štátom, v ktorom sa nachádza prístav vylodenia, a službami osobnej dopravy z tretieho štátu, v zásade postačuje na priznanie právomoci, pokiaľ ide o dohľad nad týmito službami, vnútroštátnemu orgánu určenému týmto členským štátom.

198. Na druhej strane rozsah právomoci vnútroštátnych orgánov určených členskými štátmi na účely uplatňovania nariadenia č. 1177/2010 sa v zásade zhoduje s územným rozsahom ochrany, ktorú toto nariadenie priznáva cestujúcim. Tieto orgány musia mať právomoc vo všetkých situáciách, v ktorých by práva cestujúcich uznané uvedeným nariadením mohli byť potenciálne

[76] Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

[77] Pozri analogicky rozsudok z 10. júla 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, bod 34).

porušené,[78] a rozdelenie právomoci medzi nimi má len subsidiárnu povahu vo vzťahu k snahe zabezpečiť túto zhodu rozsahu. Na účely odpovede na ôsmu otázku teraz treba určiť, ako sa toto rozdelenie vykonáva v rámci Únie.

199. V tejto súvislosti zastávam názor, že vzhľadom na vzájomnú dôveru medzi členskými štátmi, ktorá umožňuje vytvorenie a zachovanie priestoru bez vnútorných hraníc, rozdelenie právomocí medzi nimi nemusí nevyhnutne dodržiavať tradičné zásady verejného práva alebo medzinárodného práva verejného. V systéme nariadenia č. 1177/2010 sa však zdá, že toto rozdelenie právomoci je založené na blízkosti medzi územím členského štátu, na ktorého území sa nachádza prístav nalodenia alebo vylodenia a dotknutou službou osobnej dopravy.

200. V prípade, že doprava týkajúca sa cesty tam a späť, ktorá zahŕňa dve rôzne plavby, ktorú mal zabezpečiť dopravca, bola zrušená v celom rozsahu, spojenie medzi plavbou smerom späť a územím členského štátu, na ktorom sa nachádza prístav nalodenia na túto plavbu, sa nezdá byť relevantnejšie ako spojenie medzi uvedenou plavbou a územím členského štátu, na ktorom sa nachádza prístav vylodenia na účely uvedenej plavby. Tento prístav tiež v zásade predstavuje prístav nalodenia na plavbu smerom tam. Rovnako ako Komisia sa totiž domnievam, že v tomto prípade je vnútroštátny orgán členského štátu tohto posledného uvedeného prístavu v zásade najpovolanejší posúdiť poruchy a dohliadať na pomoc cestujúcim pri týchto dvoch plavbách zrušených v celom ich rozsahu.

201. Zastávam teda názor, že právomoc tohto vnútroštátneho orgánu vykonávať všeobecný dohľad zahŕňa dohľad nad dodržiavaním práv každého cestujúceho, v prípade ktorého sa prístav nalodenia na plavbu smerom tam nachádza na území členského štátu tohto orgánu, ako aj pokiaľ ide o plavbu smerom späť. Ak sa doprava, ktorá bola zrušená v celom rozsahu, týka cesty tam a späť, treba pri určovaní rozsahu právomoci vnútroštátnych orgánov prijať perspektívu cestujúceho, aj keď článok 25 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 uvádza orgány zodpovedné za uplatňovanie tohto nariadenia, nie pokiaľ ide o *cestujúcich*, ale pokiaľ ide o *služby osobnej dopravy*. Cieľom tejto právomoci je totiž zabezpečiť dodržiavanie nariadenia č. 1177/2010, ktoré sa týka najmä práv cestujúcich.

202. Okrem toho, ako poznamenáva Komisia, tento výklad by bol v súlade s cieľom zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich, keďže by umožnil vyhnúť sa násobeniu konaní, ak je okolnosť, ktorá viedla k zrušeniu oboch ciest, tá istá.

203. Vzhľadom na všetky tieto úvahy navrhujem konštatovať, že článok 25 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že do právomoci vnútroštátneho orgánu povereného uplatňovaním tohto nariadenia určeného členským štátom patria dopravné služby z prístavov nachádzajúcich sa na území tohto členského štátu, ako aj, pokiaľ ide o prepravu týkajúcu sa cesty tam a späť, ktorá bola zrušená v celom rozsahu, dopravné služby smerom späť s miestom odchodu v inom členskom štáte smerujúce do prístavov nachádzajúcich sa na území tohto prvého uvedeného členského štátu.

[78] Pozri v tomto zmysle v oblasti ochranných známok Európskej únie SZPUNAR, M.: Territoriality of Union Law in the Era of Globalisation. In: 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*, c. d., s. 155.

H. O platnosti rozhodnutia a oznámení

204. Deviata otázka sa skladá z dvoch podotázok. Prvou podotázkou vnútroštátny súd žiada Súdny dvor, aby spresnil, „aké zásady a pravidlá práva Únie by mal vnútroštátny súd uplatniť pri posudzovaní platnosti rozhodnutia a/alebo oznámení vnútroštátneho orgánu zodpovedného za presadzovanie s ohľadom na článok 16, 17, 20 a/alebo 47 Charty a/alebo zásady proporcionality, právnej istoty a rovnakého zaobchádzania“. Svojou druhou podotázkou vnútroštátny súd žiada Súdny dvor, aby objasnil, či „je kritérium neprimeranosti, ktoré by mal vnútroštátny súd uplatniť, kritériom, pri ktorom došlo k zjavne nesprávnemu posúdeniu“.

205. Tieto dve podotázky majú, zdá sa, svoj pôvod v tvrdeniach spoločnosti Irish Ferries pred vnútroštátnym súdom, ktoré NTA spochybňuje. Pokiaľ však ide o prvú podotázku, jej formulácia, aj keď by sa vnímala vo svetle týchto tvrdení, zostáva veľmi široká a nejednoznačná.

206. Na jednej strane, ako totiž uvádza Komisia, rozhodnutie a oznámenia uvedené v tejto podotázke sú založené na určitom výklade hmotnoprávnych ustanovení nariadenia č. 1177/2010 zo strany NTA. Tento výklad predstavuje v podstate základ pre prvých osem otázok vnútroštátneho súdu. V rámci uvedeného výkladu treba tiež zohľadniť ustanovenia Charty a všeobecné zásady práva Únie. Okrem toho Irish Ferries v kontexte svojich pripomienok týkajúcich sa desiatej otázky tvrdí, že aj za predpokladu, že NTA správne vyložil a uplatnil nariadenie č. 1177/2010, toto nariadenie – a nie jeho rozhodnutie alebo oznámenia – je neplatné.

207. Na druhej strane ak vzniká otázka, či pri posudzovaní platnosti aktov prijatých vnútroštátnymi orgánmi, ktoré patria do pôsobnosti práva Únie, musí vnútroštátny súd uplatniť ustanovenia Charty alebo všeobecné zásady práva Únie, vrátane tých, ktoré sú výslovne uvedené v prvej podotázke, odpoveď môže byť len kladná.

208. Vzhľadom na neuvedenie presných dôvodov, na základe ktorých si vnútroštátny súd kladie otázku týkajúcu sa výkladu práva Únie, formulácia prvej podotázky umožňuje odpovedať iba všeobecne, takmer abstraktne. Za týchto podmienok treba konštatovať, že návrh na začatie prejudiciálneho konania v rozsahu, v akom sa týka prvej podotázky, nespĺňa požiadavky stanovené v článku 94 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora a neumožňuje Súdnemu dvoru poskytnúť vnútroštátnemu súdu užitočnú odpoveď na účely rozhodnutia sporu vo veci samej, a preto je neprípustný.[79] Túto úvahu potvrdzuje znenie pripomienok predložených Súdnemu dvoru účastníkmi konania, ktoré obsahujú len všeobecné tvrdenia.[80]

209. Táto úvaha sa vzťahuje aj na druhú podotázku. Opis argumentácie účastníkov konania vo veci samej sa obmedzuje na dve vety, podľa ktorých sa spoločnosť Irish Ferries domnieva, že v rozhodnutí a oznámeniach došlo k zjavne nesprávnemu posúdeniu, zatiaľ čo NTA popiera existenciu takejto chyby. Okrem toho vnútroštátny súd nevysvetľuje, v čom spočíva „kritérium neprimeranosti“, ktoré má zjavne uplatniť podľa írskeho práva pri posudzovaní platnosti rozhodnutia a oznámení NTA.

210. Za týchto podmienok sa domnievam, že druhá podotázka je tiež neprípustná, a teda že deviata otázka sa musí považovať za neprípustnú v celom rozsahu.

[79] Pozri v tomto zmysle uznesenie z 19. decembra 2019, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (C-140/19, C-141/19 a C-492/19 až C-494/19, neuverejnené, EU:C:2019:1103, body 49 a 50).

[80] Pozri analogicky uznesenie z 19. marca 2020, Boé Aquitaine (C-838/19, neuverejnené, EU:C:2020:215, bod 26).

I. O platnosti článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010

211. Svojou desiatou otázkou vnútroštátny súd žiada Súdny dvor, aby preskúmal platnosť článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 z hľadiska zásad rovnosti zaobchádzania, proporcionality a právnej istoty, ako aj článkov 16, 17 a 20 Charty.

212. Hoci formulácia tejto otázky odkazuje všeobecne na nariadenie č. 1177/2010, z odôvodnenia uvedeného v návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že uvedená otázka odráža argumentáciu spoločnosti Irish Ferries, podľa ktorej toto nariadenie vo svojich článkoch 18 a 19 ukladá námorným dopravcom povinnosti v rozpore so zásadami a ustanoveniami Charty. V tejto súvislosti sa Irish Ferries vo svojich písomných pripomienkach konkrétnejšie odvoláva na články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 a uvádza, že zodpovednosť dopravcu môže vzniknúť na základe týchto ustanovení.

1. O zásade rovnosti zaobchádzania a článku 20 Charty

213. Na úvod treba uviesť, že súlad článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 so zásadou rovnosti zaobchádzania zakotvenou v článku 20 Charty bol predmetom mojej analýzy týkajúcej sa prvej otázky. V rámci diskusie týkajúcej sa tejto otázky totiž Irish Ferries uvádza tvrdenie založené na paralelnosti medzi nariadeniami týkajúcimi sa rôznych druhov dopravy. Stačí teda pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry situácia podnikov pôsobiacich v odvetví rôznych druhov dopravy nie je porovnateľná. [81]

214. Vzhľadom na úvahy už uvedené v súvislosti s prvou otázkou preto navrhujem, aby Súdny dvor rozhodol, že články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 nie sú neplatné z dôvodu porušenia zásady rovnosti zaobchádzania a článku 20 Charty.

2. O zásade proporcionality

215. Platnosť článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 z hľadiska zásady proporcionality treba tiež preskúmať z hľadiska argumentácie spoločnosti Irish Ferries, podľa ktorej je uloženie povinnosti náhrady neproporcionálne, ak dopravca informuje cestujúcich o zrušení služby niekoľko týždňov alebo mesiacov pred dátumom služby.

216. Okrem toho vo svojich písomných pripomienkach sa Irish Ferries obmedzuje na tvrdenie, že vzhľadom na to, že cieľom nariadenia č. 1177/2010 je zabezpečiť v osobnej námornej doprave úroveň ochrany porovnateľnú s úrovňou v ostatných druhoch dopravy, bolo by neproporcionálne zaobchádzať s námornou dopravou menej priaznivo ako s inými druhmi leteckej a železničnej dopravy.

217. V tejto súvislosti treba po prvé uviesť, že na rozdiel od toho, čo sa zdá, že tvrdí Irish Ferries, zodpovednosť dopravcu na základe povinností stanovených v článkoch 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 nie je vôbec neobmedzená alebo dokonca neprimeraná. Situácie, v ktorých sa tieto ustanovenia neuplatňujú, sú totiž stanovené už v článku 20 tohto nariadenia, nazvanom „Výnimky“. [82] Za týchto okolností nemožno niektoré finančné dôsledky pre námorných dopravcov považovať za neprimerané vo vzťahu k cieľu vysokej ochrany cestujúcich.

[81] Pozri bod 67 vyššie.

[82] Pozri bod 64 vyššie.

218. Po druhé, pokiaľ ide o tvrdenie spoločnosti Irish Ferries, podľa ktorého je neproporcionálne zaobchádzať s námornou dopravou menej priaznivo ako s inými druhmi dopravy, stačí poznamenať, že ide v podstate o jednoduchú kritiku súladu nariadenia č. 1177/2010 so zásadou rovnosti zaobchádzania, pričom však tento aspekt už bol predmetom mojej analýzy. [83] Pre úplnosť poznamenávam, že Súdny dvor už rozhodol, že ustanovenia nariadenia č. 261/2004, ktoré zavádzajú povinnosť poskytnúť starostlivosť cestujúcim v prípade zrušenia letu z dôvodu „mimoriadnych okolností", nie sú neplatné z hľadiska zásady proporcionality, aj keď ide o časovo alebo finančne neobmedzenú povinnosť. [84]

219. Zastávam teda názor, že články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 nemožno považovať za neplatné z dôvodu údajného porušenia zásady proporcionality.

3. O zásade právnej istoty

220. Vzhľadom na to, že desiata otázka sa týka zásady právnej istoty, treba túto otázku tiež chápať vo svetle argumentácie spoločnosti Irish Ferries, podľa ktorej nariadenie č. 1177/2010 porušuje túto zásadu tým, že ukladá značné povinnosti dopravcom bez jasného právneho základu.

221. Okrem toho Irish Ferries tvrdí, že táto zásada bola porušená z dôvodu, že článok 19 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 ukladá povinnosť zaplatiť náhradu v závislosti od percentuálneho podielu z „ceny cestovného lístka" bez toho, aby tento pojem definoval. Aby som uviedol toto tvrdenie do kontextu, musím poznamenať, že v rámci pripomienok týkajúcich sa deviatej otázky Irish Ferries spochybňuje platnosť rozhodnutia a oznámení NTA v rozsahu, v akom nevymedzujú pojem „cena cestovného lístka" v zmysle článku 19 ods. 2 tohto nariadenia, a najmä nespresňujú, či tento pojem zahŕňa „doplnkové služby", ako je cena kajuty. Je potrebné sa domnievať, že Irish Ferries uvádza rovnakú kritiku v kontexte desiatej otázky.

222. Zásada právnej istoty, ktorá je základnou zásadou práva Únie, najmä vyžaduje, aby právna úprava bola jasná a presná, tak aby osoby podliehajúce súdnej právomoci mohli bez pochybností poznať svoje práva a povinnosti a podľa toho konať.

223. V nadväznosti na toto spresnenie po prvé nič neumožňuje určiť, v čom spočíva kritika, ktorú formulovala Irish Ferries, v rozsahu, v akom je založená na všeobecnom tvrdení, že nariadenie č. 1177/2010 ukladá povinnosti bez jasného právneho základu v tomto nariadení. V každom prípade ustanovenia tohto nariadenia, ktoré sa týkajú povinností dopravcov, sú analyzované najmä v kontexte druhej až šiestej otázky.

224. V druhom rade hoci článok 3 nariadenia č. 1177/2010 neobsahuje definíciu pojmu „cena cestovného lístka", článok 19 ods. 3 tohto nariadenia vysvetľuje, že náhrada, na ktorú má cestujúci nárok v prípade meškania pri príchode, sa vypočíta vzhľadom na cenu, ktorú cestujúci *skutočne zaplatil* za službu osobnej dopravy, pri ktorej došlo k meškaniu. Okrem toho, ako ilustruje moja analýza týkajúca sa piatej otázky, problematiku zahrnutia „doplnkových služieb" do ceny cestovného lístka možno vyriešiť systematickým a teleologickým výkladom uvedeného nariadenia. Domnievať sa, že akékoľvek ustanovenie, ktoré si vyžaduje použitie iných metód výkladu, než je metóda doslovného výkladu, porušuje zásadu právnej istoty, by v praxi znamenalo vylúčenie týchto výkladových metód.

[83] Pozri body 213 až 214 vyššie.

[84] Rozsudok z 31. januára 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, body 45 až 50).

225. Navrhujem teda, aby Súdny dvor konštatoval, že v rozsahu, v akom sa toto ustanovenie týka pojmu „cena cestovného lístka“, článok 19 nariadenia č. 1177/2010 nie je neplatný z dôvodu porušenia zásady právnej istoty.

4. O článkoch 16 a 17 Charty

226. V rozsahu, v akom desiata otázka odkazuje na články 16 a 17 Charty, treba túto otázku chápať v tom zmysle, že vnútroštátny súd sa ňou pýta, či články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 v súlade s článkom 52 ods. 1 Charty predstavujú prípustné obmedzenia výkonu slobody podnikania a vlastníckeho práva.

227. Vnútroštátny súd neuvádza skutočnosti, ktoré ho viedli k položeniu tejto otázky, ktorá podľa všetkého vychádza výlučne z argumentácie uvádzanej spoločnosťou Irish Ferries. Hoci návrh na začatie prejudiciálneho konania neuvádza túto argumentáciu podrobným spôsobom, Irish Ferries ju rozvíja vo svojich písomných pripomienkach v rozsahu, v akom sa týkajú prvej a desiatej otázky. Z týchto pripomienok vyplýva, že uvedenou argumentáciou sa Irish Ferries zameriava predovšetkým na dodržiavanie zásady proporcionality, pokiaľ ide o obmedzenia vyplývajúce z uplatňovania článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010.

228. Ako už Súdny dvor uviedol v kontexte posúdenia platnosti nariadenia č. 261/2004 z hľadiska jeho súladu s článkami 16 a 17 Charty, toto posúdenie sa musí uskutočniť pri dodržaní nevyhnutného súladu požiadaviek spojených s ochranou týchto rôznych práv a spravodlivej rovnováhy medzi nimi.[85] Vzhľadom na kontext, do ktorého patrí právna úprava práv cestujúcich, treba tiež zohľadniť článok 38 Charty, ktorý má zabezpečiť vysokú úroveň ochrany spotrebiteľov, vrátane, v dôsledku toho, cestujúcich.

229. Ako vyplýva z mojej analýzy otázky týkajúcej sa platnosti článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 z hľadiska ich súladu so zásadou proporcionality,[86] tieto úvahy možno preniesť na toto nariadenie a vedú ma k záveru, že tieto ustanovenia sú v súlade so zásadou proporcionality.

230. V dôsledku toho zastávam názor, že články 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 nie sú v rozpore s článkami 16 a 17 Charty.

231. Z vyššie uvedených úvah vyplýva, že preskúmanie desiatej otázky neodhalilo žiadnu skutočnosť, ktorá by mohla mať vplyv na platnosť článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010.

[85] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 31. januára 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, bod 62).

[86] Pozri body 217 a 218 vyššie.

V. Návrh

232. Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálne otázky, ktoré položil High Court (Vrchný súd, Írsko), takto:

1. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1177/2010 z 24. novembra 2010 o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004, sa má vykladať v tom zmysle, že toto nariadenie, najmä jeho články 18 a 19, sa uplatňuje v situácii, keď služba námornej dopravy bola zrušená a bolo to oznámené vopred, pred pôvodne plánovaným odchodom z dôvodu, že v prípade plavidla určeného na zabezpečenie tejto dopravnej služby došlo k omeškaniu s dodaním a nemohlo byť nahradené.

2. Pojem „konečné cieľové miesto“ v zmysle článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010 v zásade zodpovedá prístavu vylodenia uvedenému v zmluve o preprave na pôvodnú trasu plavby.

   Presmerovanie prostredníctvom alternatívnej plavby, pri ktorej sa použije iná trasa, ako je tá pôvodná, alebo prostredníctvom pozemného mosta (cestného alebo železničného) môže predstavovať „presmerovanie do konečného cieľového miesta“ za „porovnateľných podmienok“ v zmysle článku 18 tohto nariadenia, ak sú ostatné podmienky tejto alternatívnej plavby porovnateľné s podmienkami stanovenými pre pôvodnú plavbu v zmluve o preprave.

   Článok 18 ods. 1 písm. a) uvedeného nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že presmerovanie sa musí uskutočniť bez akéhokoľvek príplatku, takže dopravca musí nahradiť náklady, ktoré znášajú cestujúci na to, aby sa dostali do alternatívnych prístavov nalodenia alebo vylodenia, ako aj náklady znášané pri odchode z týchto prístavov v rozsahu, v akom sú tieto náklady spojené s presmerovaním a sú vyššie ako náklady, ktoré by znášali cestujúci v prípade služby osobnej dopravy bez prerušenia.

3. Článok 19 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že ak bola služba osobnej dopravy zrušená a bolo to oznámené vopred, pred plánovaným odchodom a keď si cestujúci vyberie presmerovanie alebo plavbu v neskoršom dátume, môže sa tento cestujúci domáhať náhrady na základe článku 19 tohto nariadenia vzhľadom na meškanie pri príchode do konečného cieľového miesta, tak ako je stanovené v zmluve o preprave na pôvodnú trasu plavby. Keď sa cestujúci domáha takejto náhrady, omeškanie zodpovedá rozdielu medzi zmluvne stanoveným časom príchodu a časom, keď cestujúci prišiel do konečného cieľového miesta, ako je stanovené v zmluve o preprave, za predpokladu, že presmerovanie pokračovalo z alternatívneho prístavu vylodenia do tohto cieľového miesta.

   Cestujúci, ktorý si zvolil a získal úplnú náhradu ceny cestovného lístka, sa však nemôže domáhať tejto náhrady.

4. Článok 19 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že cena cestovného lístka zahŕňa náklady súvisiace s dodatočnými voliteľnými službami, ktoré si cestujúci zvolil, ako je rezervácia kajuty alebo klietky pre zvieratá, alebo tiež prístup do prémiového salóna pre cestujúcich.

5. Článok 20 ods. 4 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že omeškanie pri dodaní plavidla vyplývajúce zo správania jednej zo zmluvných strán alebo subdodávateľov tejto zmluvnej strany je súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého dopravcu, keď tento dopravca začal ponúkať rezervácie a uzavrel zmluvy o preprave s cestujúcimi predtým, ako mu plavidlo bolo poskytnuté, a preto nepatrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia.

6. Článok 24 ods. 2 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že uloženie sankcie dopravcovi za nezaplatenie náhrady, ktorá sa má vyplatiť cestujúcemu podľa článku 19 tohto nariadenia, nepodlieha podmienke, aby cestujúci predložil žiadosť o náhradu dopravcovi v lehote dvoch mesiacov odo dňa, keď sa služba poskytla alebo mala poskytnúť.

7. Článok 25 ods. 1 nariadenia č. 1177/2010 sa má vykladať v tom zmysle, že do právomoci vnútroštátneho orgánu povereného uplatňovaním tohto nariadenia určeného členským štátom patria dopravné služby z prístavov nachádzajúcich sa na území tohto členského štátu, ako aj, pokiaľ ide o prepravu týkajúcu sa cesty tam a späť, ktorá bola zrušená v celom rozsahu, dopravné služby smerom späť s miestom odchodu v inom členskom štáte smerujúce do prístavov nachádzajúcich sa na území tohto prvého uvedeného členského štátu.

8. Preskúmanie desiatej otázky neodhalilo žiadnu skutočnosť, ktorá by mohla mať vplyv na platnosť článkov 18 a 19 nariadenia č. 1177/2010.