



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (czwarta izba)

z dnia 2 września 2021 r.*ⁱ

Spis treści

Ramy prawne	3
Prawo Unii	3
Rozporządzenie nr 1177/2010	3
Rozporządzenie nr 261/2004	9
Prawo irlandzkie	10
Postępowanie główne i pytania prejudycjalne	10
W przedmiocie pytań prejudycjalnych	16
W przedmiocie pytania pierwszego	16
W przedmiocie pytania trzeciego	18
W przedmiocie pytań drugiego i czwartego oraz pytania piątego lit. a)	21
W przedmiocie pytania piątego lit. b)	23
W przedmiocie pytania szóstego	24
W przedmiocie pytania siódmego	26
W przedmiocie pytania ósmego	28
W przedmiocie pytania dziewiątego	29
W przedmiocie pytania dziesiątego	30
W przedmiocie kosztów	35

* Język postępowania: angielski.

Odesłanie prejudycjalne – Transport morski – Prawa pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową – Rozporządzenie (UE) nr 1177/2010 – Artykuły 18, 19, art. 20 ust. 4 oraz art. 24 i 25 – Odwołanie usług przewozu pasażerskiego – Opóźnienie w dostawie statku przewoźnikowi – Poinformowanie o odwołaniu z wyprzedzeniem przed pierwotnie planowaną datą wypłynięcia – Konsekwencje – Prawo do podróży zmienioną trasą – Sposoby realizacji – Pokrycie dodatkowych kosztów – Prawo do odszkodowania – Obliczanie – Pojęcie „ceny biletu” – Organ krajowy odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów rozporządzenia nr 1177/2010 – Kompetencja – Pojęcie skargi – Ocena ważności – Artykuły 16, 17, 20 i 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej – Zasady proporcjonalności, pewności prawa i równego traktowania

W sprawie C-570/19

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez High Court (wysoki trybunał, Irlandia) postanowieniem z dnia 22 lipca 2019 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 26 lipca 2019 r., w postępowaniu:

Irish Ferries Ltd

przeciwko

National Transport Authority,

TRYBUNAŁ (czwarta izba),

w składzie: M. Vilaras, prezes izby, N. Piçarra, D. Šváby (sprawozdawca), S. Rodin i K. Jürimäe, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Szpunar,

sekretarz: C. Strömholm, administratorka,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 9 września 2020 r.,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu Irish Ferries Ltd – V. Power, T. O'Donnell, B. McGrath, E. Roberts, solicitors, C. Donnelly i P. Sreenan, SC,
- w imieniu National Transport Authority – M. Collins, D. McGrath, SC, S. Murray, BL, M. Doyle, K. Quigley i E. O'Hanrahan, solicitors,
- w imieniu Irlandii – M. Browne, G. Hodge, J. Quaney i A. Joyce, w charakterze pełnomocników, których wspierali P. McGarry, SC, i M. Finan, BL,
- w imieniu Parlamentu Europejskiego – L.G. Knudsen i A. Tamás, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Rady Unii Europejskiej – O. Segnana i R. Meyer, w charakterze pełnomocników,

– w imieniu Komisji Europejskiej – N. Yerrell, L. Armati i S.L. Kaléda, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 4 marca 2021 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 18, 19, art. 20 ust. 4, art. 24 i 25 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. 2010, L 334, s. 1), a także ważności tego rozporządzenia.
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Irish Ferries Ltd a National Transport Authority (krajowym organem transportu, Irlandia, zwanym dalej „irlandzkim organem transportu”) w przedmiocie przesłanek wypłaty odszkodowania pasażerom, których rejs z Dublina (Irlandia) do Cherbourg (Francja) uległ odwołaniu.

Ramy prawne

Prawo Unii

Rozporządzenie nr 1177/2010

- 3 Motywy 1, 2, 3, 12–15, 17 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 mają następujące brzmienie:
 - „(1) Działanie Unii w dziedzinie przewozów drogą morską i śródlądowymi drogami wodnymi powinno mieć na celu m.in. zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, porównywalnego z poziomem ochrony zapewnianym w przypadku innych środków transportu. Ponadto należy w pełni uwzględnić ogólne wymogi ochrony konsumentów.
 - (2) Ponieważ pasażer podróżujący drogą morską lub drogą wodną śródlądową jest słabszą stroną umowy przewozu, wszystkim pasażerom należy zapewnić minimalny poziom ochrony. Przewoźnicy powinni mieć możliwość oferowania pasażerom korzystniejszych warunków umownych od określonych w niniejszym rozporządzeniu. Jednocześnie celem rozporządzenia nie jest ingerowanie w stosunki między przedsiębiorstwami w zakresie transportu towarów. W szczególności porozumienia między przewoźnikiem drogowym a przewoźnikiem nie powinny być rozumiane jako umowy transportowe do celów niniejszego rozporządzenia i w związku z tym nie powinny uprawniać przewoźnika drogowego lub zatrudnianych przez niego pracowników do otrzymania na mocy niniejszego rozporządzenia rekompensaty w przypadku opóźnień.

- (3) Ochrona pasażerów powinna obejmować nie tylko usługi przewozu pasażerskiego między portami położonymi na terenie państw członkowskich, ale również usługi przewozu pasażerskiego między takimi portami a portami położonymi poza terytorium państw członkowskich, z uwzględnieniem ryzyka zakłócenia konkurencji na rynku przewozów pasażerskich. Dlatego termin „przewoźnik unijny” powinien do celów niniejszego rozporządzenia być interpretowany jak najszerszej, ale nie powinien kolidować z odpowiadającymi mu terminami w innych unijnych aktach prawnych, np. rozporządzeniu Rady (EWG) nr 4056/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. ustanawiającym szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 traktatu do transportu morskiego [(Dz.U. 1986, L 378, s. 4)] i rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącym stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski) [(Dz.U. 1992, L 364, s. 7)].

[...]

- (12) Pasażerowie powinni być odpowiednio informowani w razie odwołania lub opóźnienia jakiegokolwiek usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego. Informacje te powinny ułatwiać pasażerom poczynienie niezbędnych przygotowań oraz w razie potrzeby uzyskanie informacji na temat alternatywnych połączeń.
- (13) Niedogodności doświadczane przez pasażerów w wyniku odwołania lub dużego opóźnienia podróży powinny być ograniczone. W tym celu pasażerom powinna przysługiwać odpowiednia opieka, a także prawo do odwołania podróży oraz do uzyskania zwrotu kosztu biletów lub do podróży zmienioną trasą na zadowalających warunkach. Odpowiednie zakwaterowanie dla pasażerów niekoniecznie polega na zakwaterowaniu w pokojach hotelowych, lecz może oznaczać wszelkie inne dostępne odpowiednie zakwaterowanie, szczególnie w zależności od okoliczności związanych z poszczególnymi sytuacjami, pojazdami pasażerów i cechami statku. Pod tym względem i w należycie uzasadnionych przypadkach wyjątkowych i nagłych okoliczności przewoźnicy powinni mieć możliwość pełnego skorzystania z odpowiednich dostępnych obiektów we współpracy z władzami cywilnymi.
- (14) W razie odwołania lub opóźnienia usługi przewozu pasażerskiego przewoźnicy powinni wypłacać pasażerom odszkodowanie stanowiące pewien odsetek ceny biletu, z wyjątkiem sytuacji, gdy odwołanie lub opóźnienie wiąże się z warunkami pogodowymi stwarzającymi zagrożenie dla bezpiecznej eksploatacji statku lub ze względu na nadzwyczajne okoliczności, których nie dałoby się uniknąć nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków.
- (15) Zgodnie z powszechnie przyjętymi zasadami na przewoźnikach winien ciążyć obowiązek udowodnienia, że odwołanie lub opóźnienie spowodowane zostało takimi warunkami pogodowymi lub nadzwyczajnymi okolicznościami.

[...]

- (17) Nadzwyczajne okoliczności powinny obejmować między innymi klęski żywiołowe, takie jak pożary i trzęsienia ziemi, ataki terrorystyczne, wojny i wojskowe lub cywilne konflikty zbrojne, powstania, wojskową lub bezprawną konfiskatę, spory pracownicze, wysadzanie na ląd wszelkich osób chorych, rannych lub zmarłych, operacje poszukiwawcze i ratownicze na morzu lub śródlądowych drogach wodnych, działania niezbędne, aby

chronić środowisko, decyzje podjęte przez organy zarządzające ruchem lub władze portowe, lub decyzje podjęte przez właściwe organy w zakresie ładów i bezpieczeństwa publicznego, a także w odpowiedzi na pilne potrzeby transportowe.

[...]

(19) Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej orzekł już, że problemy prowadzące do odwołania kursów lub ich opóźnień mogą podlegać pojęciu okoliczności nadzwyczajnych, wyłącznie o ile spowodowane są sytuacjami niezwiązanymi z normalnym prowadzeniem działalności przewoźnika, którego dotyczy sprawa, i które znajdują się poza jego rzeczywistą kontrolą. Należy zauważyć, że warunki pogodowe stwarzające zagrożenie dla bezpiecznej eksploatacji statku niewątpliwie znajdują się poza rzeczywistą kontrolą przewoźnika”.

4 Artykuł 2 rozporządzenia nr 1177/2010, zatytułowany „Zakres”, stanowi:

„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pasażerów podróżujących:

- a) z wykorzystaniem usług przewozu pasażerskiego, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzi na pokład, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego;
- b) z wykorzystaniem usług przewozu pasażerskiego, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzi na pokład, znajduje się poza terytorium państwa członkowskiego, a port, w którym schodzą na ląd, jest położony na terytorium państwa członkowskiego, pod warunkiem że usługa jest realizowana przez przewoźnika unijnego w rozumieniu art. 3 lit. e);
- c) rejssem wycieczkowym, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzi na pokład, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego. Do tych pasażerów nie mają jednak zastosowania art. 16 ust. 2, art. 18, 19 oraz art. 20 ust. 1 i 4.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do pasażerów podróżujących:

- a) statkami dopuszczonymi do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów;
- b) statkami, których załoga odpowiedzialna za eksploatację statku składa się z nie więcej niż 3 osób lub w przypadku gdy dystans, na którym wykonuje się całkowitą usługę przewozu pasażerskiego, jest mniejszy niż 500 metrów w jedną stronę;
- c) rejsami spacerowymi i krajoznawczymi innymi niż rejsy wycieczkowe; lub
- d) statkami nienapędzanymi środkami mechanicznymi oraz oryginalnymi historycznymi statkami pasażerskimi zaprojektowanymi przed rokiem 1965 lub pojedynczymi replikami takich statków, zbudowanymi głównie z oryginalnych materiałów, uprawnionych do przewozu najwyżej 36 pasażerów.

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

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

[...]”.

5 Artykuł 3 tego rozporządzenia zawiera następujące definicje:

„[...]

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

[...]

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

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

[...]

r) »rezerwacja« oznacza rezerwację konkretnej usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego;

[...]”.

6 Artykuł 4 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Bilety i niedyskryminacyjne warunki umowne”, stanowi w ust. 2:

„Bez uszczerbku dla taryf socjalnych warunki umowne i stawki stosowane przez przewoźników lub sprzedawców biletów są ogólnie dostępne bez jakiejkolwiek, bezpośredniej lub pośredniej, dyskryminacji ze względu na obywatelstwo klienta końcowego lub siedzibę przewoźnika lub sprzedawcy biletów w Unii”.

7 Zawarty w rozdziale II tego rozporządzenia, zatytułowanym „Prawa osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się”, art. 7, zatytułowany „Prawo do przewozu”, stanowi w ust. 2:

„Osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej rezerwacje oraz bilety oferowane są bez dodatkowych opłat i na takich samych warunkach jak pozostałym pasażerom”.

- 8 Znajdujący się w rozdziale III rozporządzenia nr 1177/2010, zatytułowanym „Obowiązki przewoźników i operatorów terminali w przypadku przerwania podróży”, art. 18 tego rozporządzenia, zatytułowany „Zmiana trasy i zwrot kosztów w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu”, stanowi:

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

- a) podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego, w warunkach porównywalnych [z] warunk[ami] przewidziany[mi] w umowie przewozu, w najwcześniejszym możliwym terminie, bez dodatkowych opłat; lub
- b) zwrot ceny biletu oraz, w odpowiednich przypadkach, bezpłatną powrotną usługę przewozu do punktu rozpoczęcia podróży, określonego w umowie przewozu, w najwcześniejszym możliwym terminie.

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

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

- 9 Artykuł 19 rozporządzenia nr 1177/2010, zatytułowany „Odszkodowanie w przypadku opóźnionego zakończenia podróży”, przewiduje:

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

- a) godzinę w przypadku rejsu rozkładowego trwającego do czterech godzin;
- b) dwie godziny w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż cztery godziny, ale nieprzekraczającego ośmiu godzin;
- c) trzy godziny w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż osiem godzin, ale nieprzekraczającego 24 godzin; lub
- d) sześć godzin w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż 24 godziny.

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

2. Pasażerowie, którzy posiadają bilet wieloprzejazdowy lub bilet okresowy i którzy napotykają na powtarzające się opóźnienia zakończenia podróży w okresie jego ważności, mogą dochodzić odpowiedniego odszkodowania zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przewoźnika. W warunkach tych określone są kryteria dotyczące stwierdzania opóźnienia zakończenia podróży i sposób obliczania odszkodowania.
 3. Odszkodowanie oblicza się w stosunku do ceny, jaką pasażer faktycznie zapłacił za opóźnioną usługę przewozu pasażerskiego.
 4. Gdy przewóz dotyczy podróży w obie strony, odszkodowanie za opóźnienie zakończenia podróży tam lub z powrotem obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za tę usługę przewozu pasażerskiego.
 5. Wypłata odszkodowania następuje w ciągu miesiąca od złożenia wniosku o odszkodowanie. Odszkodowanie może mieć postać bonów lub innych usług, o ile ich warunki są elastyczne, w szczególności w odniesieniu do okresu ważności i miejsca docelowego. Na wniosek pasażera odszkodowanie jest wypłacane w formie pieniężnej.
 6. Odszkodowanie za koszt biletu nie jest pomniejszane o finansowe koszty transakcji, takie jak opłaty, koszty telekomunikacyjne lub koszty przesyłki. Przewoźnicy mogą określić kwotę minimalną, poniżej której odszkodowanie nie będzie wypłacane. Wysokość tej kwoty nie może przekraczać 6 EUR”.
- 10 Artykuł 20 omawianego rozporządzenia, zatytułowany „Zwolnienia”, przewiduje:
- „1. Artykuły 17, 18 i 19 nie mają zastosowania do pasażerów posiadających bilety otwarte, jeżeli czas odjazdu nie jest wyszczególniony, z wyjątkiem pasażerów posiadających bilet wieloprzejazdowy lub bilet okresowy.
 2. Artykuły 17 i 19 nie mają zastosowania, jeżeli pasażer został poinformowany o odwołaniu lub opóźnieniu przed zakupem biletu lub jeżeli odwołanie lub opóźnienie wynikły z winy pasażera.
 3. Artykuł 17 ust. 2 nie ma zastosowania w przypadku gdy przewoźnik udowodni, że odwołanie lub opóźnienie są spowodowane warunkami pogodowymi, które zagrażają bezpiecznej eksploatacji statku.
 4. Artykuł 19 nie ma zastosowania w przypadkach, gdy przewoźnik udowodni, że odwołanie lub opóźnienie zostało spowodowane warunkami pogodowymi zagrażającymi bezpiecznej eksploatacji statku lub nadzwyczajnymi okolicznościami utrudniającymi wykonanie usługi przewozu pasażerskiego, których nie można było uniknąć nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków”.
- 11 Zawarty w rozdziale IV tego rozporządzenia, zatytułowanym „Przepisy ogólne dotyczące informacji i skarg”, art. 24, zatytułowany „Skargi”, stanowi:
- „1. Przewoźnicy i operatorzy terminali tworzą lub stosują istniejący przystępny mechanizm rozpatrywania skarg dotyczących praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem.
 2. W przypadku gdy pasażer objęty niniejszym rozporządzeniem chce wnieść skargę do przewoźnika lub operatora terminalu, składa ją w ciągu dwóch miesięcy od dnia, w którym

wykonana została usługa lub w którym powinna była ona zostać wykonana. W ciągu miesiąca od dnia wpłynięcia skargi przewoźnik lub operator terminalu powiadamia pasażera, że jego skarga została uznana, oddalona lub jest w dalszym ciągu rozpatrywana. Termin, w jakim ma zostać udzielona ostateczna odpowiedź, nie może być dłuższy niż dwa miesiące od dnia otrzymania skargi”.

- 12 Znajdujący się w rozdziale V rozporządzenia nr 1177/2010, zatytułowanym „Egzekwowanie przepisów i krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów”, art. 25, zatytułowany „Organy krajowe odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów”, stanowi:

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

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

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

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

Państwo członkowskie może postanowić, że:

- a) na pierwszym etapie pasażer wnosi skargę na podstawie niniejszego rozporządzenia do przewoźnika lub operatora terminalu; lub
- b) krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów lub inny odpowiedni organ wyznaczony przez państwo członkowskie działa jako instancja odwoławcza w odniesieniu do skarg dotyczących sporów, które nie zostały rozwiązane na podstawie art. 24.

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

Rozporządzenie nr 261/2004

- 13 Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1), zawiera art. 5, zatytułowany „Odwołanie”, którego ust. 1 stanowi:

„W przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

[...]

- c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego [lot] przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:
- (i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub
 - (ii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowym czasie przylotu; lub
 - (iii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu”.

Prawo irlandzkie

- 14 European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 [rozporządzenie z 2012 r. w sprawie Unii Europejskiej (prawa pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową), zwane dalej „rozporządzeniem z 2012 r.”], przyjęte w dniu 10 października 2012 r., w art. 3 wyznacza irlandzki organ transportu jako organ krajowy odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów rozporządzenia nr 1177/2010.
- 15 Zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia z 2012 r. irlandzki organ transportu, działając z urzędu lub na skutek skargi pasażera, doręcza usługodawcy, jeżeli uzna, że usługodawca nie przestrzega przepisów rozporządzenia nr 1177/2010, „zawiadomienie określające odnośne uchybienie lub naruszenie, w którym zobowiązuje go do zastosowania się do tego zawiadomienia w wyznaczonym terminie poprzez podjęcie określonych w nim działań”.
- 16 Artykuł 4 ust. 2 rozporządzenia z 2012 r. przewiduje, że w przypadku gdy zawiadomienie jest doręczane zgodnie z art. 4 ust. 1 tego rozporządzenia, usługodawca może przedstawić swoje uwagi irlandzkiemu organowi transportowemu w terminie 21 dni. Organ ten bada te uwagi i potwierdza, zmienia lub wycofuje to zawiadomienie.
- 17 Wreszcie zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia z 2012 r. usługodawca, któremu doręczono zawiadomienie na podstawie tego rozporządzenia i który go nie przestrzega, popełnia przestępstwo podlegające w przypadku postępowania sumarycznego karze grzywny w wysokości 5000 EUR lub, w przypadku skazania, następującego po postawieniu w stan oskarżenia, karze grzywny nieprzekraczającej 250 000 EUR.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 18 W 2016 r. Irish Continental Group plc, spółka dominująca Irish Ferries, zawarła umowę ze spółką prawa niemieckiego Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (zwaną dalej „stoczną”) na budowę statku, przy czym uzgodniono, że zostanie on dostarczony, po przeprowadzeniu jego pełnej certyfikacji do żeglugi, w terminie do dnia 26 maja 2018 r.
- 19 Statek ten miał wejść do eksploatacji w sezonie letnim 2018 i obsługiwać różne połączenia, w tym nowe połączenie obejmujące stałe rejsy w obie strony, między Dublinem (Irlandia) a Cherbourgiem (zwaną dalej „połączeniem Dublin-Cherbourg”).

- 20 Biorąc pod uwagę długość trwania rejsu (około 18 godzin), Irish Ferries planował eksploatować statek do obsługi połączenia Dublin-Cherbourg co drugi dzień na zmianę z innym statkiem, który eksploatował w sezonie 2018 na trasach między Rosslare (Irlandia) i Cherbourgiem oraz między miastami Rosslare i Roscoff (Francja), zapewniając dzięki temu codzienne rejsy między Irlandią a Francją, jednak między różnymi portami wypłynięcia i przeznaczenia.
- 21 W styczniu 2017 r. stocznia poinformowała Irish Ferries, że planuje dostawę odnośnego statku najpóźniej do dnia 22 czerwca 2018 r.
- 22 W dniu 27 października 2017 r. Irish Ferries rozpoczął przyjmowanie rezerwacji na sezon 2018, ponieważ większość pasażerów rezerwuje rejsy z wyprzedzeniem. W dniu 1 listopada 2017 r. stocznia potwierdziła, że rzeczony statek zostanie dostarczony w dniu 22 czerwca 2018 r. tak, by był on gotowy na pierwszy rejs przewidziany na dzień 12 lipca 2018 r.
- 23 Jednakże w dniu 18 kwietnia 2018 r. stocznia poinformowała Irish Ferries, że ów statek nie zostanie dostarczony przed dniem 13 lipca 2018 r. ze względu na opóźnienie ze strony zewnętrznych producentów sprzętu, których stocznia zatrudniła jako podwykonawców. W konsekwencji rejsy nie mogły rozpocząć się, jak przewidziano, w dniu 12 lipca 2018 r., co miało wpływ również na opóźnienie niektórych innych rejsów.
- 24 Irish Ferries stwierdził w związku z tym w dniu 20 kwietnia 2018 r., że nie jest w stanie zastąpić tego statku ani statkiem należącym do własnej floty, ani w drodze czarteru alternatywnego statku za pośrednictwem maklera morskiego, i w efekcie odwołał planowane rejsy tego statku aż do nowego terminu dostawy, przedłużonego o pewien okres zabezpieczający. Irish Ferries odwołał w związku z tym rejsy planowane na dni od 12 do 29 lipca 2018 r.
- 25 W ramach tego odwołania Irish Ferries podjął różnego rodzaju działania. Po pierwsze, powiadomił wszystkich zainteresowanych pasażerów o odwołaniu rejsów z dwunastotygodniowym wyprzedzeniem. Po drugie, zaproponował on owym pasażerom natychmiastowy zwrot ceny biletu w całości lub możliwość zarezerwowania innych rejsów wedle ich wyboru (zwanym dalej „rejsami alternatywnymi”). Zważywszy, że na połączeniu Dublin-Cherbourg nie istniała inna usługa tego rodzaju, Irish Ferries zaproponował zainteresowanym pasażerom całą serię rejsów alternatywnych z i do różnych portów, łączących Irlandię i Francję bezpośrednio lub pośrednio, czyli tranzytem przez Wielką Brytanię (Zjednoczone Królestwo). Irlandzki organ transportu kwestionuje jednak przed sądem odsyłającym fakt, że Irish Ferries zaoferował wszystkim pasażerom zmianę trasy podróży przez most lądowy.
- 26 Pasażerom, których trasa została zmieniona na trasę do i z Rosslare (zamiast Dublina) lub do i z Roscoffu (zamiast Cherbourga) Irish Ferries nie zaproponował zwrotu ewentualnie poniesionych dodatkowych kosztów. Irish Ferries uznał bowiem, że nie wszyscy pasażerowie ponosili dodatkowe koszty, ponieważ niektórzy z nich spędzali wakacje bliżej Roscoffu niż Cherbourga.
- 27 W dniu 9 maja 2018 r. irlandzki organ transportu poinformował Irish Ferries, że bada okoliczności odwołania rejsów planowanych na dni od 12 do 29 lipca 2018 r. „w celu ustalenia w tym przypadku szczegółowych warunków zastosowania [rozporządzenia nr 1177/2010]”, i zwrócił się do tego przewoźnika o podanie powodów, dla których uważa, że odwołanie to było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, które nie podlegały jego kontroli.

- 28 W dniu 1 czerwca 2018 r. irlandzki organ transportu zwrócił się do Irish Ferries o dostarczenie mu informacji dotyczących przestrzegania przez Irish Ferries art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010.
- 29 W dniu 11 czerwca 2018 r. stocznia poinformowała Irish Ferries, że dostawa rzeczonoego statku ulegnie dalszemu opóźnieniu i nastąpi w bliżej nieokreślonym dniu we wrześniu 2018 r. z powodu opóźnienia w ukończeniu przez podwykonawcę robót związanych z przewodami elektrycznymi i instalacją elektryczną kadłuba i rufy, a także opóźnień w dostawie elementów wewnątrz przeznaczonych do przestrzeni publicznych. Ostatecznie statek ten został dostarczony w dniu 12 grudnia 2018 r., czyli z opóźnieniem wynoszącym około 200 dni.
- 30 Irish Ferries, który nie mógł eksploatować przedmiotowego statku ani wyczarterować statku zastępczego, postanowił odwołać wszystkie rejsy planowane po dniu 30 lipca 2018 r.
- 31 W ramach tego odwołania Irish Ferries podjął różnego rodzaju działania. Po pierwsze, powiadomił wszystkich zainteresowanych pasażerów o odwołaniu niezwłocznie po uzyskaniu pewności, że nie jest możliwe wyczarterowanie statku zastępczego, z wyprzedzeniem wynoszącym od siedmiu do dwunastu tygodni. Po drugie, zaoferował on tym pasażerom możliwość odwołania rejsu i uzyskania natychmiastowego całkowitego zwrotu ceny biletu. Po trzecie, zaproponował on tym pasażerom możliwość skorzystania z rejsów alternatywnych do Francji bez zwrotu ewentualnych dodatkowych kosztów. Zaproponował on również pasażerom podróż zmienioną trasą przez most lądowy, wybrany przez nich spośród zaproponowanych możliwości, z wypłynięciem z dowolnego irlandzkiego portu promowego do portów francuskich, takich jak Cherbourg, Roscoff, Calais i Caen. Pasażerom zwracane były koszty paliwa poniesione w związku z przejazdem przez Wielką Brytanię.
- 32 W efekcie tych działań spośród 20 000 pasażerów, których dotyczyły odwołania rejsów, 82% zdecydowało się na rejsy alternatywne z Irish Ferries lub innymi przewoźnikami, 3% wolało skorzystać z mostu lądowego, a pozostałe 15% zdecydowało się na całkowity zwrot ceny biletu.
- 33 Pasażerowie, którzy wybrali rejsy alternatywne, nie zostali obciążeni ewentualnymi dodatkowymi kosztami, lecz zostały one pokryte przez Irish Ferries. Ponadto Irish Ferries zwrócił ewentualną różnicę w cenie biletu dotyczącą wydatków na pokładzie.
- 34 Jeśli chodzi o pasażerów, którzy wybrali most lądowy, Irish Ferries zwrócił im koszt paliwa koniecznego do przejazdu przez Wielką Brytanię.
- 35 Jednakże Irish Ferries nie wypłacił odszkodowania z tytułu opóźnienia w przybyciu do miejsca docelowego pasażerom, którzy złożyli taki wniosek na podstawie art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010, ponieważ jego zdaniem zaproponował on zmianę trasy podróży i zwrot ceny biletu zgodnie z art. 18 tego rozporządzenia. Irish Ferries uznał w istocie, że art. 18 i 19 tego rozporządzenia nie mogą mieć zastosowania równocześnie.
- 36 W dniu 1 sierpnia 2018 r. irlandzki organ transportu doręczył Irish Ferries „wstępne zawiadomienie” dotyczące egzekwowania przepisów rozporządzenia nr 1177/2010 do odwołanych rejsów, na które Irish Ferries odpowiedział, przedstawiając swoje uwagi w dniu 15 sierpnia 2018 r.
- 37 W dniu 19 października 2018 r. irlandzki organ transportu wydał decyzję, w której uznał, po pierwsze, że rozporządzenie nr 1177/2010 ma zastosowanie do odwołania rejsów między Dublinem a Cherbourgiem latem 2018 r., po drugie, że Irish Ferries naruszył wymogi

przewidziane w art. 18 tego rozporządzenia, a po trzecie, że ów przewoźnik nie dochował wymogów art. 19 tego rozporządzenia. Zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia z 2012 r. decyzja ta została skonkretyzowana poprzez wydanie dwóch zawiadomień na mocy odpowiednio art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010.

- 38 Irish Ferries przedstawił swoje uwagi w przedmiocie tej decyzji w listopadzie 2018 r. zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia z 2012 r.
- 39 Decyzją z dnia 25 stycznia 2019 r., po przeprowadzeniu postępowania kontradyktoryjnego, irlandzki organ transportu potwierdził zgłoszenia dokonane na podstawie art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010. Uznał on, po pierwsze, że Irish Ferries naruszył przewidziany w art. 18 tego rozporządzenia obowiązek zmiany trasy podróży i wezwał go do zwrotu ewentualnych dodatkowych kosztów poniesionych przez pasażerów odwołanych rejsów, którzy zdecydowali się na zmianę trasy i podróż do lub z Rosslare (zamiast Dublina) lub do lub z Roscoffu (zamiast Cherbourg).
- 40 Po drugie, organ ów uznał, że Irish Ferries naruszył art. 19 rzeczonego rozporządzenia, i wezwał tę spółkę do wypłaty odszkodowania pasażerom, którzy z opóźnieniem dotarli do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu.
- 41 Irish Ferries kwestionuje przed High Court (wysokim trybunałem, Irlandia), zarówno decyzję z dnia 25 stycznia 2019 r., jak i zawiadomienia wydane na podstawie art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010, podnosząc w pierwszej kolejności, że rozporządzenie to nie ma zastosowania, w sytuacji gdy odwołanie nastąpiło kilka tygodni przed datą planowanych rejsów. W drugiej kolejności Irish Ferries kwestionuje wykładnię i zastosowanie przez irlandzki organ transportu art. 18–20 rozporządzenia nr 1177/2010. W szczególności twierdzi on, że opóźnienie w dostawie odnośnego statku stanowi nadzwyczajną okoliczność zwalniającą go z obowiązku wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 19 tego rozporządzenia. W trzeciej kolejności Irish Ferries zarzuca irlandzkiemu organowi transportowemu naruszenie art. 25 tego rozporządzenia poprzez przekroczenie uprawnień. Organ ten wykonywał bowiem swoją kompetencję w zakresie usług przewozu z Francji do Irlandii, podczas gdy – zdaniem Irish Ferries – usługi te podlegają wyłącznej kompetencji władz francuskich. W czwartej kolejności Irish Ferries zarzuca irlandzkiemu organowi transportowemu naruszenie art. 24 rozporządzenia nr 1177/2010 poprzez nieograniczenie skutków decyzji do pasażerów, którzy złożyli skargę w formie i terminach przewidzianych w art. 24 tego rozporządzenia. W piątej kolejności Irish Ferries kwestionuje ważność rzeczonego rozporządzenia w świetle zasad proporcjonalności, pewności prawa i równego traktowania, a także art. 16, 17 i 20 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej (zwanej dalej „kartą”).
- 42 W tych okolicznościach High Court (wysoki trybunał) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„[...]

- 1) Czy rozporządzenie [nr 1177/2010] (w szczególności art. 18 lub 19) znajduje zastosowanie w okolicznościach, w których pasażerowie dokonali wcześniejszej rezerwacji i zawarli umowy przewozu oraz w których usługi pasażerskie są odwoływane z co najmniej siedmiodniowym wyprzedzeniem przed planowanym wypłynięciem z powodu

opóźnienia w dostarczeniu nowego statku przewoźnikowi promowemu? Czy w związku z tym dla stosowania [tego] rozporządzenia istotne są którekolwiek (lub wszystkie) z poniższych kwestii:

- a) dostawa została ostatecznie opóźniona o 200 dni;
- b) przewoźnik promowy musiał odwołać cały sezon rejsów;
- c) nie można było uzyskać odpowiedniego, alternatywnego statku;
- d) rezerwacje rejsów ponad 20 000 pasażerów zostały zmienione przez przewoźnika promowego na różnych rejsach lub zwrócono pasażerom poniesione koszty;
- e) rejsy odbywały się na nowej trasie otwartej przez przewoźnika promowego bez podobnej alternatywnej usługi na pierwotnej trasie?

[...]

- 2) Czy w przypadku zmiany trasy pasażera zgodnie z art. 18 [rozporządzenia nr 1177/2010] zostaje zawarta nowa umowa transportowa, w związku z czym prawo do odszkodowania na podstawie art. 19 [tego rozporządzenia] powinno być ustalane zgodnie z tą nową umową, a nie z pierwotną umową przewozu?
- 3) a) Jeżeli [rzeczony] art. 18 ma zastosowanie, wówczas gdy rejs zostaje odwołany i na tej trasie nie świadczone żadnych usług alternatywnych (tj. nie świadczone żadnych usług bezpośrednio między tymi dwoma portami), czy zapewnienie alternatywnego rejsu na jakiegokolwiek innej trasie lub trasach dostępnych i wybranych przez pasażera, w tym przez most lądowy (np. podróżowanie z Irlandii do Wielkiej Brytanii promem, a następnie podróż samochodem, przy czym koszty paliwa są zwracane pasażerowi przez przewoźnika promowego, do portu Zjednoczonego Królestwa z połączeniem do Francji i podróżowanie stamtąd do Francji, przy założeniu, że pasażer wybiera każdy z rejsów), stanowi »zmianę trasy do miejsca docelowego« w rozumieniu [tego samego] art. 18? W przeciwnym wypadku, jakie kryteria należy zastosować przy ustalaniu, czy zmiana trasy odbywa się w porównywalnych warunkach?
- b) Czy w przypadku braku alternatywnego rejsu na odwołanej trasie, skutkującego niemożliwością zaoferowania zainteresowanemu pasażerowi bezpośredniego rejsu z pierwotnego portu, w którym pasażer wchodzi na pokład, do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu, przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia wszelkich dodatkowych kosztów poniesionych przez pasażera, którego trasa została zmieniona w trakcie podróży do i z nowego portu, w którym pasażer wchodzi na pokład, lub do i z nowego portu docelowego?

[...]

- 4) a) Czy art. 19 [rozporządzenia nr 1177/2010] może mieć zastosowanie, jeżeli rejs został już odwołany co najmniej siedem tygodni przed planowanym wypłynięciem? Jeżeli [ów] art. 19 ma zastosowanie, to czy jest tak w przypadku, gdy art. 18 [tego rozporządzenia] został zastosowany, a trasę pasażera zmieniono bez dodatkowych kosztów lub dokonano zwrotu kosztów albo pasażer wybrał późniejszy rejs?
- b) Jeżeli art. 19 [rozporządzenia nr 1177/2010] ma zastosowanie, czym jest »miejsce docelowe« dla celów [tego artykułu]?
- 5) Jeżeli art. 19 [rozporządzenia nr 1177/2010] może mieć zastosowanie:
 - a) W jaki sposób należy mierzyć opóźnienie w takich okolicznościach?

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

[...]

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

[...]

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

[...]

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

[...]

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

[...]

- 10) Czy rozporządzenie nr 1177/2010 jest ważne na gruncie prawa Unii, biorąc pod uwagę w szczególności:
a) artykuły 16, 17 i 20 karty?
b) okoliczność, że przewoźnicy lotniczy nie mają obowiązku wypłaty odszkodowania, jeżeli poinformują pasażera linii lotniczej o odwołaniu lotu co najmniej dwa tygodnie przed planowanym czasem odlotu [art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i) rozporządzenia nr 261/2004]?
c) zasady proporcjonalności, pewności prawa i równego traktowania?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

- 43 W pytaniu pierwszym sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy rozporządzenie nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że ma ono zastosowanie, w przypadku gdy przewoźnik odwołuje usługę przewozu morskiego z kilkutygodniowym wyprzedzeniem przed pierwotnie planowanym wypłynięciem, ponieważ dostawa statku przeznaczonego do świadczenia rzeczonyj usługi uległa opóźnieniu, a statku tego nie można było zastąpić innym.
- 44 Na wstępie należy zauważyć, że zarówno z brzmienia tego pytania, jak i z uzasadnienia postanowienia odsyłającego wynika, że sąd odsyłający odnosi się do całokształtu okoliczności, które jego zdaniem mogą mieć znaczenie dla udzielenia odpowiedzi na to pytanie, takich jak niemożność znalezienia przez przewoźnika zastępczego statku, brak podobnej alternatywnej usługi transportu na odnośnym połączeniu ze względu na nowe otwarcie tego połączenia lub też znaczną liczbę pasażerów, których dotyczyły odwołania rejsów spowodowane opóźnieniem w dostawie przedmiotowego statku, i którym bądź zwrócono koszty, bądź zmieniono trasę na innych statkach i rejsach lub zaproponowano inne środki transportu. Jednakże z postanowienia odsyłającego wynika, że sąd ten zastanawia się w rzeczywistości nad argumentacją przedstawioną przed nim przez Irish Ferries w kwestii, czy rozporządzenie nr 1177/2010 ma zastosowanie w przypadku, gdy przewoźnik poinformował pasażerów o odwołaniu usługi przewozu z kilkutygodniowym wypowiedzeniem. Zdaniem Irish Ferries rozporządzenie nr 1177/2010 ma bowiem zastosowanie tylko do dwóch kategorii pasażerów, a mianowicie, po pierwsze, pasażerów, których podróż, mająca się odbyć w najbliższym czasie, została odwołana lub opóźniona i którzy fizycznie znajdują się w porcie, a po drugie, pasażerów, którzy znajdują się na pokładzie statku i są w trakcie rejsu wycieczkowego.
- 45 Po dokonaniu tego uściślenia należy zauważyć, że zakres stosowania rozporządzenia nr 1177/2010 jest określony w jego art. 2. Ustęp 1 tego artykułu ustanawia zasadę, zgodnie z którą rozporządzenie to stosuje się do trzech kategorii pasażerów, a mianowicie, po pierwsze, tych, którzy korzystają z usług przewozu pasażerskiego, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzą na pokład, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego, po drugie tych, którzy korzystają z usług przewozu pasażerskiego, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzą na pokład, znajduje się poza terytorium państwa członkowskiego, a port, w którym schodzą na ląd, jest położony na terytorium państwa członkowskiego, pod warunkiem że usługa jest realizowana przez przewoźnika unijnego, oraz po trzecie, tych, którzy podróżują rejssem wycieczkowym, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzą na pokład, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego. Ustępy 2–4 tego artykułu wymieniają natomiast przypadki, w których rozporządzenie to nie ma zastosowania.
- 46 Z łącznej lektury art. 2 rozporządzenia nr 1177/2010 wynika, że prawodawca Unii zamierzał określić zakres stosowania tego rozporządzenia w świetle dwóch kryteriów, które należy uwzględnić łącznie, a mianowicie, po pierwsze, miejsce wejścia na pokład lub zejścia z pokładu w ramach odnośnej usługi przewozu, a po drugie, „korzystanie” z usługi przewozu przez pasażera lub „podróżowanie” tego pasażera rejssem wycieczkowym.
- 47 W niniejszej sprawie odpowiedź na pytanie pierwsze wymaga wykładni pojęcia korzystania z morskiej usługi przewozu pasażerskiego. Tymczasem należy zauważyć, że pojęcie to nie zostało zdefiniowane ani w art. 2 rozporządzenia nr 1177/2010, ani w żadnym innym przepisie tego rozporządzenia. Należy jednak stwierdzić, że zgodnie z jego zwyczajowym znaczeniem w języku

potocznym wspomniane pojęcie może być przedmiotem zarówno wykładni zawężającej w tym znaczeniu, że tylko pasażerowie, którzy są przewożeni na pokładzie statku, korzystają z takiej usługi, jak również szerszej wykładni, obejmującej również pasażerów, którzy zamierzają skorzystać z usługi transportu morskiego i którzy podjęli już w tym celu niezbędne kroki, takie jak rezerwacja lub zakup biletu.

- 48 Zatem zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału pojęcie wykorzystania tej usługi należy interpretować z uwzględnieniem nie tylko jego brzmienia, lecz także jego kontekstu oraz celów regulacji, której część ono stanowi (zob. podobnie wyrok z dnia 12 października 2017 r., Kamin und Grill Shop, C-289/16, EU:C:2017:758, pkt 22 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 49 W tym względzie ogólna systematyka rozporządzenia nr 1177/2010 przemawia za szeroką wykładnią pojęcia „korzystania” z usługi przewozu morskiego. Rozporządzenie to zawiera bowiem, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 61 opinii, przepisy mające zastosowanie do sytuacji mających miejsce na etapie poprzedzającym świadczenie usługi przewozu pasażerskiego. Artykuł 4 ust. 2 tego rozporządzenia zakazuje zatem w istocie przewoźnikowi pasażerskiemu oferowania ogółowi społeczeństwa dyskryminujących warunków umownych i taryfowych ze względu na przynależność państwową pasażera. Podobnie art. 7 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia przewiduje, że „osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej rezerwacje oraz bilety oferowane są bez dodatkowych opłat i na takich samych warunkach jak pozostałym pasażerom”.
- 50 Ponadto art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 byłyby pozbawione w znacznej części swojego znaczenia, gdyby pojęcie pasażera „podróżującego z wykorzystaniem usług przewozu” w rozumieniu art. 2 ust. 1 tego rozporządzenia obejmowało jedynie pasażerów znajdujących się już na pokładzie statku.
- 51 Wykładnia tego pojęcia w ten sposób, że obejmuje ono również pasażerów, którzy dokonali rezerwacji lub kupili bilet na usługi przewozu morskiego, znajduje również potwierdzenie w celach realizowanych przez rozporządzenie nr 1177/2010. Jak wskazują motywy 1, 2 i 13 tego rozporządzenia, jego celem jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, przy uwzględnieniu ogólnego wymogu ochrony konsumentów poprzez zapewnienie im minimalnego poziomu ochrony ze względu na to, że są one stroną słabszą umowy przewozu. Prawodawca Unii miał zatem na celu wzmocnić prawa tych pasażerów w odniesieniu do pewnej liczby sytuacji, z którymi wiążą się poważne niedogodności, a także poprzez naprawianie niekorzystnych skutków owych sytuacji w sposób ujednolicony i natychmiastowy.
- 52 Cele takie mają dla osób, które dokonały rezerwacji lub kupiły bilet na usługę pasażerskiego przewozu morskiego, co najmniej takie samo znaczenie jak dla pasażerów znajdujących się już na pokładzie statku dokonującego takiego przewozu.
- 53 W tym kontekście nie można uznać, że prawodawca Unii miał na celu objąć zakresem stosowania rozporządzenia nr 1177/2010, bez ustanowienia szczególnego przepisu w tym względzie w art. 2 tego rozporządzenia dodatkowych warunków, takich jak te, o których mowa w pytaniu pierwszym, dotyczących przestrzegania minimalnego okresu wypowiedzenia w celu poinformowania pasażera o odwołaniu usługi przewozu, fizycznej obecności pasażera w porcie lub na pokładzie statku, czy też dyspozycyjności tego statku.

- 54 Ponadto nic w pracach przygotowawczych prowadzących do przyjęcia rozporządzenia nr 1177/2010 nie pozwala na poparcie argumentacji Irish Ferries, zgodnie z którą prawodawca Unii chciał ograniczyć zakres stosowania tego rozporządzenia poprzez nałożenie dodatkowych warunków, o których mowa w poprzednim punkcie.
- 55 Co się tyczy w szczególności art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010, z brzmienia tych przepisów nie wynika, by ich stosowanie było ograniczone poprzez jeden z dodatkowych warunków wymienionych w pkt 53 niniejszego wyroku.
- 56 Okoliczność, że art. 18 i 19 tego rozporządzenia znajdują się w jego rozdziale III, zatytułowanym „Obowiązki przewoźników i operatorów terminali w przypadku przerwania podróży”, nie może stanowić uzasadnienia dla wykładni zawężającej, zgodnie z którą przepisy te miałyby zastosowanie jedynie w przypadku, gdyby część przewozu odbyła się już przed przerwaniem podróży, a zatem pasażerowie przebywaliby fizycznie w porcie lub na pokładzie statku. Poza tym bowiem, że takie ograniczenie nie znajduje żadnego odzwierciedlenia w motywach 13 i 14 wspomnianego rozporządzenia, wystarczy zauważyć, podobnie jak uczynił to rzecznik generalny w pkt 63 opinii, że pojęcie podróży nie zostało zdefiniowane w rozporządzeniu nr 1177/2010 i nie może zatem służyć jako podstawa do ograniczenia zakresu stosowania tego rozporządzenia.
- 57 Wreszcie należy zauważyć, że o ile art. 2 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 1177/2010 przewiduje, że art. 18 i 19 tego rozporządzenia nie mają zastosowania w przypadku gdy pasażer podróżuje rejsiem wycieczkowym, o tyle art. 2 ust. 1 lit. a) i b) tego rozporządzenia nie przewiduje podobnego odstępstwa w odniesieniu do usługi przewozu pasażerskiego. Tak więc jedynie art. 20 rozporządzenia nr 1177/2010, zatytułowany „Zwolnienia”, wymienia sytuacje, w których art. 18 i 19 tego rozporządzenia nie mają zastosowania do wspomnianego rodzaju usługi. Tymczasem, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 64 opinii, przerwanie podróży nie stanowi jednej z sytuacji wyłączających stosowanie tych przepisów.
- 58 W świetle powyższych rozważań na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, iż rozporządzenie nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że ma ono zastosowanie, w przypadku gdy przewoźnik odwołuje usługę przewozu pasażerskiego z kilkutygodniowym wyprzedzeniem przed pierwotnie planowanym wypłynięciem, ponieważ dostawa statku przeznaczonego do świadczenia rzeczonyj usługi uległa opóźnieniu, a statku tego nie można było zastąpić innym.

W przedmiocie pytania trzeciego

- 59 Poprzez pytanie trzecie sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku gdy usługa przewozu pasażerskiego zostaje odwołana i nie istnieje żadna alternatywna usługa przewozu na tym samym połączeniu, przewoźnik jest zobowiązany zaproponować pasażerowi, z tytułu przewidzianego w tym przepisie prawa tego pasażera do podróży zmienioną trasą do miejsca docelowego w porównywalnych warunkach, alternatywną usługę przewozu na innej trasie niż ta, której dotyczy odwołana usługa, lub usługę przewozu morskiego w połączeniu z innymi środkami transportu, takimi jak transport drogowy lub kolejowy, a jeśli tak, to czy przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia dodatkowych kosztów poniesionych przez pasażera w związku z taką zmianą trasy do miejsca docelowego.
- 60 W pierwszej kolejności należy zauważyć, że pojęcie miejsca docelowego nie zostało zdefiniowane ani w art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010, ani w żadnym innym przepisie tego rozporządzenia. Jednakże z art. 18 ust. 1 lit. a) wspomnianego rozporządzenia wynika, że miejsce docelowe ustala

się w umowie przewozu i oznacza ono, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 79 i 81 opinii, miejsce uzgodnione między przewoźnikiem a pasażerem w chwili zawarcia umowy przewozu, do którego pasażer powinien zostać przewieziony za pomocą usługi przewozu, a mianowicie wskazany w tej umowie port, w którym pasażer schodzi na ląd.

- 61 W tym względzie należy zauważyć, że – jak wskazuje art. 3 lit. f) rozporządzenia nr 1177/2010 – usługa przewozu pasażerskiego stanowi komercyjną usługę przewozu pasażerskiego drogą morską lub drogą wodną śródlądową realizowaną według opublikowanego rozkładu rejsów. Umowa przewozu została natomiast zdefiniowana w art. 3 lit. m) tego rozporządzenia jako umowa przewozu zawarta między przewoźnikiem a pasażerem, dotycząca świadczenia co najmniej jednej usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego. Zgodnie z art. 3 lit. r) wspomnianego rozporządzenia zawarcie umowy przewozu następuje poprzez dokonanie przez pasażera rezerwacji konkretnej usługi przewozu pasażerskiego świadczonej przez przewoźnika wydającego bilet, która zgodnie z art. 3 lit. n) tego rozporządzenia stanowi dowód zawarcia umowy przewozu.
- 62 Z poprzedniego punktu wynika, że na podstawie umowy przewozu, tj. aktu o charakterze dwustronnym, przyznaje się pasażerowi, w zamian za płaconą przez niego cenę, prawo przewozu przez przewoźnika, a umowa ta określa zasadnicze elementy, a mianowicie w szczególności miejsce rozpoczęcia podróży i przybycia do miejsca docelowego, ilość dni i godzin, a także czas trwania tej usługi.
- 63 W drugiej kolejności, ponieważ pojęcie zmiany trasy podróży nie zostało zdefiniowane ani w art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010, ani w żadnym innym przepisie tego rozporządzenia, należy zauważyć, że zgodnie z jego zwyczajowym znaczeniem w języku potocznym pojęcie to odnosi się do przewozu pasażera do miejsca docelowego w okolicznościach odmiennych od pierwotnie przewidzianych, nie wymagając jednak, aby trasa podróży i środek transportu były identyczne z pierwotnie przewidzianymi.
- 64 Z powyższego wynika, że pojęcie „podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego” w rozumieniu art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010 oznacza, że pasażer jest przewożony do miejsca przewidzianego w umowie, przy czym trasa podróży i środek transportu niekoniecznie są identyczne z tymi pierwotnie uzgodnionymi. Wynika z tego, że przewoźnik dysponuje co do zasady pewnym zakresem uznania w celu zaoferowania pasażerowi, którego dotyczy odwołanie usługi przewozu, zmiany trasy do miejsca docelowego. Przewoźnik może zatem zaoferować zmianę trasy podróży w postaci, po pierwsze, alternatywnej usługi przewozu pasażerskiego z portu, w którym pasażer wchodzi na pokład, lub do portu zejścia na ląd na odrębnej od pierwotnie przewidzianej w umowie przewozu trasie, po drugie, usługi przewozu pasażerskiego z przesiadkami albo, po trzecie, morskiej usługi przewozu pasażerskiego w połączeniu z innymi środkami transportu, takimi jak transport drogowy lub kolejowy.
- 65 W trzeciej kolejności wspomniane uprawnienie przyznane przewoźnikowi jest jednak ograniczone warunkami ustanowionymi w art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010, a mianowicie tym, że zmiana trasy podróży powinna zostać dokonana bez dodatkowych opłat, w porównywalnych warunkach i w najwcześniejszym możliwym terminie.
- 66 Co się tyczy przede wszystkim wymogu, zgodnie z którym zmiana trasy powinna zostać dokonana „bez dodatkowych opłat” w rozumieniu art. 18 tego rozporządzenia, należy zauważyć, że zamiarem prawodawcy Unii było zapewnienie, aby zmiana trasy podróży nie narażała pasażera na dodatkowe koszty w stosunku do kosztów, które musiał ponieść w ramach odwołania usługi

przewozu, w szczególności aby udać się do pierwotnie uzgodnionego portu. Przewoźnik powinien zatem ponieść ewentualne dodatkowe koszty, takie jak koszty paliwa lub opłaty drogowe, które pasażer poniósł w celu udania się do alternatywnego portu wejścia na pokład albo opuszczenia portu zejścia na ląd i udania się do pierwotnie przewidzianego portu zejścia na ląd, czy też koszty poniesione przez pasażera podczas transportu drogowego lub kolejowego przez most lądowy. Niemniej jednak, o ile zmiana trasy podróży nie powinna odbywać się ze szkodą dla pasażera, o tyle nie może ona postawić pasażera w sytuacji korzystniejszej niż ta przewidziana w umowie przewozu, w związku z czym to pasażer powinien wykazać istnienie dodatkowych kosztów poniesionych z powodu zmiany trasy.

- 67 Z powyższego wynika, że wymóg zmiany trasy podróży „bez dodatkowych opłat” należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik powinien pokryć ewentualne dodatkowe koszty poniesione przez pasażera w ramach podróży zmienioną trasą do miejsca docelowego.
- 68 Następnie art. 18 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 1177/2010 przewiduje, że przewoźnik powinien zaoferować zmianę trasy podróży w porównywalnych warunkach. W tym względzie motyw 13 tego rozporządzenia wskazuje, że przewoźnik powinien zaproponować pasażerowi zmianę trasy podróży na zadowalających warunkach.
- 69 Z łącznej lektury tych przepisów wynika, że prawodawca Unii zobowiązał przewoźnika do proponowania pasażerowi zmiany trasy podróży nie na takich samych warunkach, lecz na porównywalnych i zadowalających warunkach, co oznacza porównanie, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 88 opinii, warunków oferty zmiany trasy podróży z warunkami pierwotnie uzgodnionymi w umowie przewozu. W tym względzie badanie porównywalności warunków przewozu powinno dotyczyć zasadniczych elementów umowy przewozu, takich jak miejsce rozpoczęcia podróży i przybycia do miejsca docelowego, ilość dni i godzin usługi przewozu oraz czas jej trwania, liczba ewentualnych przesiadek, klasa biletu oraz rodzaj kabiny zarezerwowanej przez pasażera, czego sprawdzenie należy do sądu odsyłającego. Ponadto badanie to należy przeprowadzić z punktu widzenia pasażera, ponieważ zgodnie z art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010 w związku z motywami 12 i 13 tego rozporządzenia, to w świetle informacji, które przekazuje mu przewoźnik, pasażer może zdecydować się na zmianę trasy podróży lub zwrot ceny biletu.
- 70 Wreszcie, odnosząc się do podróży zmienioną trasą „w najwcześniejszym możliwym terminie”, art. 18 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 1177/2010 wymaga, aby przewoźnik zaproponował pasażerowi zmianę trasy umożliwiającą pasażerowi dotarcie do miejsca docelowego w najwcześniejszym możliwym terminie, a zatem przepis ten ma na celu uniknięcie sytuacji, w której przewoźnik ten ograniczałby się do proponowania zmiany trasy podróży za pomocą usługi przewozu morskiego na tej samej trasie w późniejszym terminie, podczas gdy mogłyby istnieć inne sposoby zmiany trasy podróży umożliwiające pasażerowi dotarcie do miejsca docelowego w najwcześniejszym możliwym terminie.
- 71 Przyjęta w pkt 64 niniejszego wyroku wykładnia pojęcia „podróży zmienioną trasą do miejsca docelowego” w rozumieniu art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010 znajduje potwierdzenie w celach realizowanych przez to rozporządzenie.

- 72 Jak bowiem wskazano w pkt 51 niniejszego wyroku, rozporządzenie to ma na celu, jak wynika z jego motywów 1, 2 i 13, zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów poprzez wzmocnienie ich praw w odniesieniu do pewnej liczby sytuacji, z którymi wiążą się poważne trudności i niedogodności, a także poprzez naprawianie niekorzystnych skutków owych sytuacji w sposób ujednolicony i natychmiastowy.
- 73 Przyjęcie zawężającej wykładni pojęcia podróży zmienioną trasą do miejsca docelowego, polegające na ograniczeniu tego pojęcia wyłącznie do zaoferowania zmiany planu podróży na tej samej trasie co odwołana usługa przewozu, mogłoby podważyć ten cel, ponieważ wykładnia taka pozbawiałaby skuteczności przewidziane w art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010 prawo do podróży zmienioną trasą pasażera, w przypadku gdy na danym połączeniu nie istniałaby żadna alternatywna usługa przewozu.
- 74 W świetle powyższych rozważań na pytanie trzecie należy odpowiedzieć, iż art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku gdy usługa przewozu pasażerskiego zostaje odwołana i nie istnieje żadna alternatywna usługa przewozu na tym samym połączeniu, przewoźnik jest zobowiązany zaproponować pasażerowi, z tytułu przewidzianego w tym przepisie prawa tego pasażera do podróży zmienioną trasą do miejsca docelowego w porównywalnych warunkach, w najwcześniejszym możliwym terminie, alternatywną usługę przewozu na innej trasie niż ta, której dotyczy odwołana usługa, lub usługę przewozu morskiego w połączeniu z innymi środkami transportu, takimi jak transport drogowy lub kolejowy, oraz jest on zobowiązany do pokrycia ewentualnych dodatkowych kosztów poniesionych przez pasażera w związku z taką zmianą trasy do miejsca docelowego.

W przedmiocie pytań drugiego i czwartego oraz pytania piątego lit. a)

- 75 Poprzez pytania drugie i czwarte oraz pytanie piąte lit. a), które należy rozpatrzyć łącznie, sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku gdy przewoźnik odwołuje usługę przewozu pasażerskiego z kilkutygodniowym wyprzedzeniem przed pierwotnie planowanym wypłynięciem, pasażer, który zgodnie z art. 18 tego rozporządzenia decyduje się na uzyskanie zwrotu ceny biletu lub na zmianę trasy podróży do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu, w najwcześniejszym możliwym terminie lub w terminie późniejszym, może również domagać się odszkodowania na podstawie art. 19 tego rozporządzenia.
- 76 W pierwszej kolejności, co się tyczy możliwości zastosowania art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 w przypadku pasażera, którego dotyczy odwołanie usługi przewozu, należy stwierdzić, że nic w treści tego przepisu nie wskazuje na to, by nie miał on zastosowania w takiej sytuacji. Ponadto z motywu 14 rozporządzenia nr 1177/2010 wynika, że prawodawca Unii zamierzał nałożyć na przewoźników obowiązek wypłaty pasażerom odszkodowania nie tylko w przypadku opóźnienia w przewozie pasażerskim, ale również w przypadku odwołania takiej usługi.
- 77 Wynika z tego, że pasażer, którego dotyczy odwołanie usługi przewozu, może co do zasady domagać się odszkodowania na podstawie tego przepisu.
- 78 Wykładnię tę potwierdza kontekst, w jaki wpisuje się art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010. Artykuł 20 tego rozporządzenia, który wymienia przypadki, w których art. 19 nie ma zastosowania, przewiduje bowiem, po pierwsze, w ust. 2, że wspomniany art. 19 nie ma zastosowania, jeżeli pasażer został powiadomiony o odwołaniu przed zakupem biletu lub jeżeli odwołanie wynikło z winy pasażera, a po drugie, w ust. 4, że przewoźnik może uwolnić się od

zapłaty odszkodowania przewidzianego w art. 19, jeżeli wykaże, że odwołanie usługi przewozu zostało spowodowane warunkami pogodowymi zagrażającymi bezpiecznej eksploatacji statku lub nadzwyczajnymi okolicznościami.

- 79 Taka wykładnia okazuje się również zgodna z celem realizowanym przez rozporządzenie nr 1177/2010, polegającym, jak wskazano w pkt 51 niniejszego wyroku, na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów.
- 80 W drugiej kolejności należy określić warunki, na jakich pasażer może domagać się odszkodowania przewidzianego w art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 w następstwie odwołania usługi przewozu.
- 81 W tym względzie, po pierwsze, z art. 18 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 1177/2010 wynika, że w przypadku gdy usługa przewozu zostaje odwołana lub gdy przewoźnik z uzasadnionych względów może spodziewać się odwołania takiej usługi, pasażerowie mają prawo do podróży zmienioną trasą do miejsca docelowego lub uzyskania zwrotu ceny biletu od przewoźnika.
- 82 Jak stanowi motyw 13 tego rozporządzenia, aby ograniczyć niedogodności dla pasażerów spowodowane odwołaniem podróży, pasażerom tym powinno przysługiwać prawo do odwołania podróży oraz do uzyskania zwrotu kosztu biletów lub do podróży zmienioną trasą na zadowalających warunkach.
- 83 Z łącznej lektury art. 18 i motywu 13 rzeczonego rozporządzenia wynika, że prawodawca Unii uznał, iż odwołanie usługi przewozu pasażerskiego przez przewoźnika nie prowadzi do jednostronnego rozwiązania umowy przewozu, lecz pozostawia pasażerowi wybór pomiędzy kontynuowaniem stosunku umownego w postaci podróży zmienioną trasą a ustaniem tego stosunku umownego poprzez żądanie zwrotu ceny biletu.
- 84 Tak więc wbrew temu, co utrzymuje Irish Ferries w swoich uwagach na piśmie, wybór pasażera dotyczący podróży zmienioną trasą, gdy został on poinformowany o odwołaniu usługi przewozu, nie może być utożsamiany z zawarciem nowej umowy przewozu, ponieważ wybór ten stanowi jedynie wykonanie uprawnienia przyznanego pasażerowi w art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010.
- 85 Po drugie, art. 19 ust. 1 tego rozporządzenia stanowi w istocie, że pasażer może, nie tracąc prawa do przewozu, domagać się od przewoźnika odszkodowania w przypadku opóźnionego przybycia do miejsca docelowego.
- 86 Wskazując w art. 19 ust. 1, że pasażer taki może domagać się od przewoźnika wypłaty odszkodowania bez utraty prawa do przewozu, prawodawca Unii zamierzał uzależnić wypłatę przewidzianego odszkodowania w tym przepisie od okoliczności, że pasażerowi przysługuje prawo do przewozu. Tym samym z uwagi na to, że pasażerowi nie przysługuje lub już nie przysługuje prawo do przewozu, nie może on domagać się wypłaty odszkodowania na podstawie art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010.
- 87 Wynika z tego, że należy odróżnić sytuację pasażera, który domagał się zwrotu kosztów biletu, od sytuacji pasażera, który domagał się zmiany trasy podróży do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu w najwcześniejszym możliwym terminie lub w późniejszym terminie.
- 88 W istocie, co się tyczy pasażera, który domaga się na podstawie art. 18 rozporządzenia nr 1177/2010 zwrotu ceny biletu, należy zauważyć, podobnie jak uczynił to rzecznik generalny w pkt 108 opinii, że w takiej sytuacji, dochodząc tego zwrotu, pasażer wyraża wolę zwolnienia się

z obowiązku zapłaty ceny biletu, a tym samym traci on prawo do przewozu do miejsca docelowego. W związku z tym pasażer ten nie może domagać się wypłaty odszkodowania na podstawie art. 19 tego rozporządzenia.

- 89 Jednakże w przypadku gdy pasażer wybiera podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego w najwcześniejszym możliwym terminie lub w późniejszym terminie, należy uznać, że potwierdza swoją wolę bycia przewiezionym, a tym samym nie rezygnuje on z prawa do przewozu do miejsca docelowego, za którą to usługę zapłacił. Pasażer ten może zatem domagać się wypłaty odszkodowania na podstawie art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010, jeżeli przekroczone zostały przewidziane w tym artykule progi. W tym względzie, jeżeli pasażer dotarł do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu, a mianowicie, jak wynika z pkt 60 niniejszego wyroku, do wskazanego w tej umowie portu zejścia na ląd, z opóźnieniem przekraczającym opóźnienie dopuszczone w tym artykule, może on domagać się odszkodowania na podstawie tego samego artykułu z uwagi na poważne niedogodności, jakie napotkał.
- 90 Mając na względzie powyższe rozważania, na pytania drugie i czwarte oraz na pytanie piąte lit. a) należy odpowiedzieć, że art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku gdy przewoźnik odwołuje usługę przewozu pasażerskiego z kilkutygodniowym wyprzedzeniem przed pierwotnie planowanym wypłynięciem, pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania na podstawie art. 19 tego rozporządzenia, gdy zgodnie z art. 18 wspomnianego rozporządzenia decyduje się na podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego w najwcześniejszym możliwym terminie lub na przesunięcie podróży na późniejszy termin oraz gdy dotrze on do pierwotnie przewidzianego miejsca docelowego z opóźnieniem przekraczającym progi określone w art. 19 owego rozporządzenia. Natomiast w przypadku gdy pasażer decyduje się na uzyskanie zwrotu ceny biletu, nie przysługuje mu takie prawo do odszkodowania na podstawie tego przepisu.

W przedmiocie pytania piątego lit. b)

- 91 Poprzez pytanie piąte lit. b) sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „ceny biletu” zawarte w tym przepisie obejmuje koszty związane z dodatkowymi świadczeniami opcjonalnymi wybranymi przez pasażera, takimi jak rezerwacja kabiny lub klatki dla psów, czy też dostęp do poczekalni VIP.
- 92 Tytułem wstępu należy zauważyć, że o ile art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 przewiduje metodę obliczania minimalnego odszkodowania przysługującego pasażerowi, który spełnia warunki określone w tym artykule i którego wysokość odpowiada określonemu procentowi ceny biletu, o tyle ani ten przepis, ani żaden inny przepis tego rozporządzenia nie precyzuje, co należy rozumieć przez „cenę biletu”.
- 93 Niemniej jednak, po pierwsze, z art. 3 lit. n) wspomnianego rozporządzenia wynika, jak przypominano w pkt 61 niniejszego wyroku, że bilet jest dokumentem potwierdzającym zawarcie umowy przewozu zawartej między przewoźnikiem a pasażerem, dotyczącej świadczenia co najmniej jednej usługi przewozu pasażerskiego.
- 94 Po drugie, art. 19 ust. 3 rozporządzenia nr 1177/2010 stanowi, że odszkodowanie oblicza się w stosunku do ceny, jaką pasażer faktycznie zapłacił za usługę przewozu pasażerskiego.

- 95 Ze zwyczajowego znaczenia w języku potocznym wyrażenia „faktycznie zapłacona” w języku potocznym wynika, że prawodawca Unii zamierzał odnieść się, jak zauważył w istocie rzecznik generalny w pkt 124 opinii, do łącznej kwoty zapłaconej przez pasażera w zamian za usługę przewozu pasażerskiego, którą przewoźnik zobowiązał się wykonać zgodnie z warunkami przewidzianymi w umowie. W związku z tym pojęcie ceny biletu obejmuje wszystkie usługi, które przewoźnik zobowiązał się wykonać wobec pasażera w zamian za zapłaconą cenę, czyli nie tylko usługę przewozu jako taką, lecz również wszelkie świadczenia, które są dodatkowo związane z przewozem, takie jak rezerwacja kabiny lub klatki dla psów, czy też dostęp do poczekalni VIP. Natomiast pojęcie to nie obejmuje kwot odpowiadających świadczeniom niezależnym od usługi przewozu pasażerskiego, które są łatwe do zidentyfikowania, takich jak koszty pobierane przez biuro podróży w trakcie rezerwacji.
- 96 Wykładnię tę potwierdza cel przypomniany w pkt 51 niniejszego wyroku, polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Pozwala ona bowiem danemu pasażerowi na łatwe określenie wysokości odszkodowania, do którego ma on prawo w przypadku odwołania usługi przewozu.
- 97 Wspomniana wykładnia znajduje również potwierdzenie w pracach przygotowawczych nad rozporządzeniem nr 1177/2010, z których wynika, że choć Parlament zaproponował ograniczenie pojęcia ceny biletu do kosztów poniesionych w związku z przewozem i noclegiem na pokładzie z wyłączeniem kosztów posiłków, innych usług i wszelkich zakupów na pokładzie, to prawodawca Unii świadomie odmówił rozbicia pojęcia ceny biletu na poszczególne części składowe. Czyniąc to, prawodawca Unii uznał, że odszkodowanie powinno być obliczane w świetle ceny zapłaconej przez pasażera w zamian za usługę przewozu, która nie została wykonana zgodnie z umową przewozu.
- 98 Wreszcie wykładni tej nie może podważyć argument Irish Ferries, zgodnie z którym do celów obliczenia odszkodowania, do którego uprawniony jest pasażer, uwzględnienie dodatkowych świadczeń opcjonalnych wybranych przez tego pasażera nie jest zgodne z zasadą proporcjonalności, ponieważ pociąga za sobą znaczące konsekwencje finansowe dla wydatków przewoźników, które są niewspółmierne w stosunku do celu zapewnienia pasażerom wysokiego poziomu ochrony. Z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika bowiem, że cel ochrony konsumentów, włączając pasażerów morskich, może uzasadniać negatywne skutki gospodarcze, nawet znaczące, dla określonych podmiotów gospodarczych (zob. analogicznie wyrok z dnia 23 października 2012 r., Nelson i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 81).
- 99 W świetle powyższych rozważań na pytanie piąte lit. b) należy odpowiedzieć, iż art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że zawarte w tym przepisie pojęcie „ceny biletu” obejmuje koszty związane z dodatkowymi świadczeniami opcjonalnymi wybranymi przez pasażera, takimi jak rezerwacja kabiny lub klatki dla psów, czy też dostęp do poczekalni VIP.

W przedmiocie pytania szóstego

- 100 Należy stwierdzić, że chociaż w treści pytania szóstego sąd odsyłający odnosi się do całokształtu okoliczności, takich jak niemożność znalezienia przez przewoźnika podobnego zastępczego statku, brak podobnej alternatywnej usługi transportu na odnośnym połączeniu ze względu na nowe otwarcie tego połączenia, lub też znaczną liczbę pasażerów, których dotyczyły odwołania rejsów spowodowane opóźnieniem w dostawie przedmiotowego statku, i którym bądź zwrócono koszty, bądź zmieniono trasę na innych statkach i rejsach lub zaproponowano inne środki

transportu, to jednak z postanowienia odsyłającego wynika, że wszystkie te okoliczności mają swoje źródło w tym samym zdarzeniu dotyczącym opóźnienia dostawy spornego statku, w związku z czym pytanie szóste należy rozumieć jako dotyczące wyłącznie kwestii, czy opóźnienie w dostawie statku może być objęte pojęciem „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 20 ust. 4 rozporządzenia nr 1177/2010.

- 101 Wynika z tego, że poprzez pytanie szóste sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 20 ust. 4 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że opóźnienie w dostawie statku pasażerskiego, które doprowadziło do odwołania wszystkich rejsów, jakie powinien odbyć ten statek w ramach nowego połączenia morskiego, wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu.
- 102 W tym względzie należy przypomnieć, że – jak wynika z pkt 90 niniejszego wyroku – art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 znajduje zastosowanie, w sytuacji gdy w następstwie odwołania usługi przewozu pasażer decyduje się, zgodnie z art. 18 tego rozporządzenia, na zmianę trasy podróży do miejsca docelowego w najwcześniejszym możliwym terminie lub na przesunięcie podróży na późniejszy termin.
- 103 Jednakże art. 20 ust. 4 tego rozporządzenia przewiduje, że art. 19 tego rozporządzenia nie ma zastosowania w przypadkach, gdy przewoźnik udowodni, że odwołanie lub opóźnienie zostało spowodowane warunkami pogodowymi zagrażającymi bezpiecznej eksploatacji statku lub nadzwyczajnymi okolicznościami utrudniającymi wykonanie usługi przewozu pasażerskiego, których nie można było uniknąć nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków.
- 104 Należy zauważyć, że o ile pojęcie nadzwyczajnych okoliczności nie zostało zdefiniowane ani w art. 20 ust. 4 rozporządzenia nr 1177/2010, ani w art. 3 tego rozporządzenia, który definiuje szereg pojęć na potrzeby stosowania tego rozporządzenia, o tyle preambuła owego rozporządzenia może doprecyzować treść tego pojęcia.
- 105 Jak bowiem wynika z motywu 17 rozporządzenia nr 1177/2010, prawodawca Unii wskazał, że takie okoliczności powinny obejmować, bez ograniczenia się do nich, wszystkie zdarzenia, nie odnosząc się jednak do opóźnienia w dostawie statku. Z rzeczonego wskazania zawartego w preambule tego rozporządzenia wynika, że wolą prawodawcy Unii nie było uznanie tych zdarzeń, których wykaz jest jedynie przykładowy, za nadzwyczajne okoliczności, lecz wyłącznie stwierdzenie, iż mogą one takie okoliczności spowodować.
- 106 W motywie 19 rozporządzenia nr 1177/2010 prawodawca Unii odniósł się do orzecznictwa Trybunału, w którym ten orzekł, że zdarzenia, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika i nie pozwalają mu na skuteczne panowanie nad nimi, mogą być objęte pojęciem nadzwyczajnych okoliczności. Poprzez owo odesłanie do orzecznictwa dotyczącego tego pojęcia, rozwiniętego w kontekście lotniczych przewozów pasażerskich, prawodawca Unii zamierzał przyjąć jednolite podejście do pojęcia nadzwyczajnych okoliczności.
- 107 Tymczasem, podobnie jak w przypadku utrwalonego orzecznictwa Trybunału w dziedzinie praw pasażerów transportu lotniczego, należy uznać, że pojęcie nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 20 ust. 4 rozporządzenia nr 1177/2010 obejmuje zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika i nie pozwalają mu na skuteczne panowanie nad nimi, przy czym te dwie

przesłanki są kumulatywne i ich poszanowanie wymaga przeprowadzenia oceny każdego przypadku z osobna (zob. analogicznie wyrok z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 23 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 108 Ponadto, biorąc pod uwagę cel realizowany przez rozporządzenie nr 1177/2010, którym jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, jak przypomniano w pkt 51 niniejszego wyroku, oraz fakt, że art. 20 ust. 4 tego rozporządzenia stanowi odstępstwo od zasady prawa pasażerów do odszkodowania w przypadku odwołania lub opóźnienia, pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu należy poddawać ścisłej wykładni.
- 109 To w tym kontekście należy ocenić, czy opóźnienie w dostawie statku, takie jak będące przedmiotem postępowania głównego, można zakwalifikować jako „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 20 ust. 4 tego rozporządzenia w związku z motywem 19 tego rozporządzenia.
- 110 W niniejszej sprawie, mimo że budowa statku nie jest co do zasady związana z działalnością morskiego przewoźnika pasażerskiego, lecz z działalnością stoczni, to jednak zamówienie i odbiór statku pasażerskiego stanowią wprawdzie zdarzenia rzadkie, lecz niewątpliwie wpisują się one w ramy normalnego wykonywania działalności morskiego przewoźnika pasażerskiego. W ramach prowadzonej przez niego działalności w zakresie przewozu przewoźnik ten ma bowiem za zadanie, w ramach zwykłych środków zarządzania służących organizacji i utrzymaniu floty, dokonywanie zamówień statków.
- 111 Wykładnię tę potwierdza okoliczność, że umowa o zamówienie i dostawę statku może obejmować mechanizm odszkodowawczy obejmujący ryzyko opóźnienia w dostawie, jak miało to miejsce w niniejszej sprawie, co potwierdził Irish Ferries na rozprawie. Ustanowienie takiego mechanizmu potwierdza, że rzeczone opóźnienie w dostawie statku stanowi zwykłe ryzyko, na które jest narażony przewoźnik w ramach wykonywania przez niego działalności w zakresie przewozu pasażerskiego.
- 112 Wobec powyższego opóźnienie w dostawie statku należy uznać za zdarzenie, które wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności morskiego przewoźnika pasażerskiego. W konsekwencji w zakresie, w jakim jedna z dwóch kumulatywnych przesłanek wymienionych w pkt 107 niniejszego wyroku nie została spełniona, należy uznać, że takiego opóźnienia nie można uznać za „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 20 ust. 4 rozporządzenia nr 1177/2010, bez konieczności badania, czy takie zdarzenie nie pozwala przewoźnikowi na skuteczne panowanie nad nimi.
- 113 W świetle powyższych rozważań na pytanie szóste należy odpowiedzieć, iż art. 20 ust. 4 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że opóźnienie w dostawie statku pasażerskiego, które doprowadziło do odwołania wszystkich rejsów, jakie powinien odbyć ten statek w ramach nowego połączenia morskiego, nie wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu.

W przedmiocie pytania siódmego

- 114 Poprzez pytanie siódme sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 24 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że nakłada on na pasażera, który domaga się uzyskania odszkodowania na podstawie art. 19 tego rozporządzenia, obowiązek złożenia do przewoźnika wniosku w formie skargi w terminie dwóch miesięcy od dnia, w którym została wykonana usługa przewozu lub w którym powinna była ona zostać wykonana.

- 115 W tym względzie art. 24 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 nakłada na przewoźnika obowiązek ustanowienia przystępnego mechanizmu rozpatrywania skarg dotyczących praw i obowiązków objętych tym rozporządzeniem, podczas gdy art. 24 ust. 2 tego rozporządzenia wprowadza uproszczoną procedurę rozpatrywania skarg wraz z określonymi terminami. Tym samym pasażer, który zamierza złożyć skargę do przewoźnika, składa ją w terminie dwóch miesięcy od dnia, w którym usługa przewozu została wykonana lub powinna była ona zostać wykonana, podczas gdy przewoźnikowi przysługuje termin jednego miesiąca na poinformowanie tego pasażera o przyjęciu, oddaleniu lub dalszym rozpatrywaniu jego skargi i w każdym wypadku musi powiadomić pasażera o ostatecznej odpowiedzi w terminie dwóch miesięcy od dnia otrzymania skargi.
- 116 Z odniesienia do „praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem” wynika, że skarga może dotyczyć praw i obowiązków przewidzianych zarówno w rozdziale II tego rozporządzenia, zatytułowanym „Prawa osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się”, jak i w rozdziale III, zatytułowanym „Obowiązki przewoźników i operatorów terminali w przypadku przerwania podróży”, który zawiera art. 19 tego rozporządzenia dotyczący odszkodowania dla pasażera w przypadku opóźnionego zakończenia podróży.
- 117 Jednakże wniosku o odszkodowanie pasażera przewidzianego w art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 nie można utożsamiać ze skargą w rozumieniu art. 24 tego rozporządzenia, a w konsekwencji nie może on podlegać terminom przewidzianym w tym ostatnim przepisie.
- 118 W istocie, podczas gdy skarga w rozumieniu art. 24 rozporządzenia nr 1177/2010 polega na poinformowaniu o zarzucanym naruszeniu przez przewoźnika jednego z jego obowiązków wynikających z tego rozporządzenia, a przewoźnik ten dysponuje pewnym zakresem uznania co do dalszego biegu postępowania w związku z tym powiadomieniem, jak wskazał rzecznik generalny w pkt 164 opinii, art. 19 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia przyznaje pasażerowi wierzytelność pieniężną, której zapłaty może on żądać od przewoźnika z tego tylko powodu, że zostały spełnione przesłanki określone w tym artykule, przy czym przewoźnik nie dysponuje w tym względzie takim samym zakresem uznania.
- 119 Ponadto art. 19 ust. 5 rozporządzenia nr 1177/2010 nakłada na przewoźnika obowiązek wypłaty żądanego odszkodowania w ciągu miesiąca od złożenia wniosku o odszkodowanie. Przepis ten w zakresie, w jakim przewiduje okres krótszy niż termin dwóch miesięcy, przysługujący, zgodnie z art. 24 ust. 2 tego rozporządzenia, przewoźnikowi, aby poinformować pasażera o ostatecznej decyzji co do dalszego biegu postępowania w przedmiocie skargi, potwierdza, że wniosek o wypłatę odszkodowania, o którym mowa w art. 19 wspomnianego rozporządzenia, nie może być utożsamiany ze skargą w rozumieniu art. 24 tego rozporządzenia.
- 120 Przypomniany w pkt 51 niniejszego wyroku cel realizowany przez rozporządzenie nr 1177/2010, polegający na zagwarantowaniu pasażerom wysokiego poziomu ochrony, potwierdza tę wykładnię. Taki poziom ochrony nie może pozostawać w zgodzie z nałożeniem tak krótkiego terminu dwóch miesięcy na złożenie wniosku o odszkodowanie.
- 121 Wynika z tego, że prawodawca Unii nie zamierzał uzależnić prawa do odszkodowania przewidzianego w art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 od przestrzegania dwumiesięcznego terminu, o którym mowa w art. 24 tego rozporządzenia, na złożenie skargi.

- 122 W świetle powyższych rozważań na pytanie siódme należy odpowiedzieć, iż art. 24 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że nakłada on na pasażera, który domaga się uzyskania odszkodowania na podstawie art. 19 tego rozporządzenia, obowiązek złożenia do przewoźnika wniosku w formie skargi w terminie dwóch miesięcy od dnia, w którym została wykonana usługa przewozu lub w którym powinna była ona zostać wykonana.

W przedmiocie pytania ósmego

- 123 Poprzez pytanie ósme sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 25 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że do kompetencji organu krajowego odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów tego rozporządzenia, wyznaczonego przez państwo członkowskie, należą nie tylko usługi przewozu pasażerskiego świadczone z portu położonego na terytorium tego państwa członkowskiego, lecz również usługi przewozu pasażerskiego z portu położonego na terytorium innego państwa członkowskiego do portu znajdującego się na terytorium tego państwa członkowskiego, w przypadku usługi przewozu dotyczącej podróży w obie strony, która została w całości odwołana.
- 124 W tym względzie art. 25 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 przewiduje, że każde państwo członkowskie wyznacza organ lub organy odpowiedzialne za egzekwowanie niniejszego rozporządzenia w zakresie usług przewozu pasażerskiego i rejsów wycieczkowych z portów położonych na jego terytorium oraz usług przewozu pasażerskiego z państwa trzeciego do takich portów.
- 125 Wynika z tego, że o ile przepis ten pozwala przypuszczać, jak wskazał rzecznik generalny w pkt 169 opinii, że organem krajowym właściwym do świadczenia usługi przewozu pasażerskiego między państwami członkowskimi jest co do zasady organ państwa członkowskiego, na którego terytorium znajduje się port wejścia na pokład, o tyle prawodawca Unii uznał jednak, że związek pomiędzy państwem członkowskim, w którym znajduje się port zejścia na ląd, a usługami przewozu pasażerskiego z państwa trzeciego jest wystarczający, aby powierzyć organowi krajowemu tego ostatniego państwa członkowskiego kompetencję w zakresie sprawowania nadzoru nad egzekwowaniem przepisów rozporządzenia nr 1177/2010.
- 126 W związku z tym, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 199 opinii, prawodawca Unii zamierzał w ten sposób przyznać organowi krajowemu kompetencję w dziedzinie nadzoru ogólnego według kryterium dotyczącego bliskości pomiędzy terytorium państwa członkowskiego, na którym znajduje się port wejścia na pokład lub zejścia na ląd, a rozpatrywaną usługą przewozu pasażerskiego.
- 127 Wynika z tego, że w przypadku odwołania usługi przewozu pasażerskiego właściwym organem krajowym jest co do zasady organ państwa członkowskiego, na którego terytorium znajduje się port wejścia na pokład.
- 128 Natomiast w przypadku, gdy podróż w obie strony, obejmująca usługę przewozu pasażerskiego do miejsca docelowego oraz usługę przewozu pasażerskiego w kierunku powrotnym, została odwołana w całości, związek między usługą przewozu pasażerskiego w kierunku powrotnym a terytorium państwa członkowskiego, na którym znajduje się port wejścia na pokład dla tej usługi nie jest węższy niż związek istniejący pomiędzy terytorium państwa członkowskiego, na którego terytorium znajduje się port zejścia na ląd a wspomnianą usługą. Jak bowiem zauważył rzecznik generalny w pkt 200 opinii, ten ostatni port stanowi również, co do zasady, port wejścia

na pokład dla rejsu do miejsca docelowego i spełnia on najlepsze warunki do tego, by zapewnić prawidłowe stosowanie rozporządzenia nr 1177/2010 w odniesieniu do odwołanych usług przewozu pasażerskiego.

- 129 Taka wykładnia znajduje potwierdzenie w celu polegającym na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów, jak wskazano w pkt 51 niniejszego wyroku, w zakresie, w jakim pozwala ona pasażerowi na uniknięcie wielokrotnego wszczynania postępowań przed odrębnymi organami krajowymi, w przypadku gdy zdarzenie powodujące odwołanie usług przewozu pasażerskiego w obie strony jest takie samo.
- 130 W świetle powyższych rozważań na pytanie ósme należy odpowiedzieć, iż art. 25 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że do kompetencji organu krajowego odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów tego rozporządzenia, wyznaczonego przez państwo członkowskie, należą nie tylko usługi przewozu pasażerskiego świadczone z portu położonego na terytorium tego państwa członkowskiego, lecz również usługi przewozu pasażerskiego z portu położonego na terytorium innego państwa członkowskiego do portu znajdującego się na terytorium tego państwa członkowskiego, w przypadku usługi przewozu dotyczącej podróży w obie strony, która została w całości odwołana.

W przedmiocie pytania dziewiątego

- 131 Poprzez pytanie dziewiąte sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy w ramach oceny ważności decyzji wydanej przez organ krajowy odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów rozporządzenia nr 1177/2010 sąd krajowy powinien stosować art. 16, 17, 20 i 47 karty oraz zasady proporcjonalności, pewności prawa i równego traktowania, a także czy jego kontrola powinna ograniczać się do kontroli oczywistego błędu.
- 132 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału w ramach współpracy między Trybunałem a sądami krajowymi konieczność udzielenia wykładni prawa Unii, która będzie użyteczna dla sądu krajowego, wymaga, aby sąd krajowy skrupulatnie przestrzegał wymogów dotyczących treści wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, które są wyraźnie określone w art. 94 regulaminu postępowania przed Trybunałem (zob. podobnie wyrok z dnia 19 kwietnia 2018 r., Consorzio Italian Management i Catania Multiservizi, C-152/17, EU:C:2018:264, pkt 21 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 133 Jest zatem niezbędne – jak stanowi art. 94 lit. c) regulaminu postępowania – by postanowienie odsyłające zawierało omówienie powodów, dla których sąd odsyłający rozpatruje kwestię wykładni lub ważności określonych przepisów prawa Unii, jak również związku, jaki dostrzega on między tymi przepisami a uregulowaniami krajowymi, które znajdują zastosowanie w postępowaniu głównym (zob. podobnie wyrok z dnia 19 kwietnia 2018 r., Consorzio Italian Management i Catania Multiservizi, C-152/17, EU:C:2018:264, pkt 22 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 134 Należy podkreślić również, że informacje przedstawione w postanowieniu odsyłającym nie tylko pozwalają Trybunałowi na udzielenie użytecznej odpowiedzi, lecz również umożliwiają rządowi państw członkowskich oraz innym zainteresowanym podmiotom przedstawienie uwag zgodnie z art. 23 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Do Trybunału należy czuwanie, aby możliwość ta była zapewniona, przy uwzględnieniu faktu, że na mocy wymienionego przepisu zainteresowani są powiadamiani jedynie o postanowieniach odsyłających (wyrok z dnia 13 lipca 2017 r., Szoja, C-89/16, EU:C:2017:538, pkt 49).

- 135 W niniejszej sprawie należy stwierdzić, że żadna z dwóch części pytania dziewiątego, z których pierwsza dotyczy przepisów i zasad prawa Unii, które sąd krajowy powinien stosować, a druga zakresu kontroli sądowej, której powinien dokonać ten sąd, w sposób oczywisty nie spełnia tych wymogów.
- 136 W odniesieniu bowiem do pierwszej części sąd odsyłający nie przedstawia szczególnych powodów, które skłoniły go do zadania tego pytania w świetle pozostałych przedstawionych pytań, w związku z czym Trybunał nie jest w stanie udzielić użytecznej odpowiedzi na tę część pytania.
- 137 Podobnie, co się tyczy drugiej części tego pytania, nie wyjaśniając, na czym polega „kryterium racjonalności”, które zamierza zastosować w ramach oceny ważności decyzji krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów rozporządzenia nr 1177/2010, sąd odsyłający uniemożliwia Trybunałowi udzielenie użytecznej odpowiedzi.
- 138 W świetle powyższego Trybunał nie jest w stanie udzielić użytecznej odpowiedzi na pytanie dziewiąte. Należy zatem stwierdzić, że pytanie to jest niedopuszczalne.

W przedmiocie pytania dziesiątego

- 139 Poprzez pytanie dziesiąte sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 są nieważne, ponieważ nie są zgodne ani z zasadami równego traktowania, proporcjonalności i pewności prawa, ani z art. 16, 17 i 20 karty.
- 140 W pierwszej kolejności sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 są nieważne w świetle zasady równego traktowania i art. 20 karty.
- 141 Irish Ferries twierdzi w sposób ogólny, że rozporządzenie to narusza zasadę równego traktowania i art. 20 karty, nakładając na przewoźników morskich szereg obowiązków, którym nie podlegają przewoźnicy lotniczy i przewoźnicy kolejowi pasażerów, mimo że wszyscy ci przewoźnicy znajdują się w porównywalnej sytuacji. W tym względzie Irish Ferries podkreśla w szczególności, że o ile przewoźnik lotniczy może, na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, uniknąć wypłaty odszkodowania, gdy poinformuje pasażera o odwołaniu lotu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu, o tyle możliwość taka nie wynika dla przewoźnika morskiego z rozporządzenia nr 1177/2010.
- 142 Zgodnie z utrwalonym orzecnictwem zasada równego traktowania wymaga, by porównywalne sytuacje nie były traktowane w różny sposób i by różne sytuacje nie były traktowane w taki sam sposób, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione (zob. podobnie wyroki: z dnia 10 stycznia 2006 r., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, pkt 95; a także z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 48).
- 143 Z utrwalonego orzecznictwa wynika przede wszystkim, że sytuacja przedsiębiorców działających w różnych sektorach środków transportu nie jest porównywalna, ponieważ zważywszy na ich sposób funkcjonowania, warunki ich dostępności oraz rozłożenie ich sieci, te poszczególne środki transportu nie są zamienne pod względem warunków korzystania z nich. W tych okolicznościach prawodawca Unii mógł ustanowić reguły przewidujące odmienny poziom ochrony konsumentów w zależności od danego sektora (zob. podobnie wyroki: z dnia 10 stycznia 2006 r., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, pkt 96; a także z dnia 26 września 2013 r., ÖBB-Personenverkehr, C-509/11, EU:C:2013:613, pkt 47 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 144 Następnie należy stwierdzić, że w dziedzinie transportu morskiego pasażerowie poszkodowani wskutek odwołania lub dużego opóźnienia znajdują się w sytuacji odmiennej niż pasażerowie innych środków transportu. Ze względu bowiem na lokalizację portów i ograniczoną liczbę obsługiwanych połączeń, których częstotliwość może się różnić w zależności od pór roku, niedogodności doznawane przez pasażerów w trakcie wystąpienia takich zdarzeń nie są porównywalne.
- 145 Wreszcie, o ile motyw 1 rozporządzenia nr 1177/2010 ma wprowadzić na celu zapewnienie poziomu ochrony pasażerów morskich porównywalnego z poziomem ochrony pasażerów innych środków transportu, o tyle prawodawca Unii nie zamierzał, wbrew temu, co utrzymuje Irish Ferries, uznać, że poszczególne środki transportu są porównywalne, ani też zapewnić takiego samego poziomu ochrony dla każdego z tych środków transportu.
- 146 W związku z tym podstawy wyłączenia odpowiedzialności przewidziane w przepisach Unii mających zastosowanie do środków transportu pasażerów innych niż przewóz morski, takie jak przewidziane w art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, nie mogą być brane pod uwagę w ramach badania porównywalności sytuacji.
- 147 Z powyższego wynika, że art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 nie naruszają zasady równego traktowania, ani art. 20 karty.
- 148 W drugiej kolejności, jak wynika z postanowienia odsyłającego, sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 są zgodne z zasadą proporcjonalności.
- 149 W tym względzie Irish Ferries twierdzi w istocie, że obowiązki spoczywające na przewoźnikach morskich pasażerów na podstawie art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 w przypadku odwołania usługi przewozu nakładają na przewoźników znaczne obciążenia finansowe, które są całkowicie nieproporcjonalne w stosunku do celu realizowanego przez to rozporządzenie. W szczególności, zdaniem Irish Ferries, nieproporcjonalne jest, po pierwsze, nałożenie na przewoźnika obowiązku wypłaty odszkodowania na podstawie art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010, w sytuacji gdy przewoźnik ten poinformował pasażera o odwołaniu usługi przewozu z kilkutygodniowym wyprzedzeniem. Po drugie, według Irish Ferries, nieproporcjonalne jest również umożliwienie pasażerowi, którego dotyczyło odwołanie usługi przewozu, możliwości łącznego domagania się zmiany trasy podróży do miejsca docelowego na podstawie art. 18 tego rozporządzenia oraz odszkodowania na podstawie art. 19 wspomnianego rozporządzenia.
- 150 Na wstępie należy przypomnieć, że zasada proporcjonalności, która zalicza się do ogólnych zasad prawa Unii, wymaga, by środki wynikające z zastosowania przepisów prawa Unii były odpowiednie do realizacji zamierzonego celu i nie wykraczały poza to, co jest konieczne do jego osiągnięcia (wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, pkt 79).
- 151 Jeśli chodzi o sądową kontrolę przesłanek wymienionych w poprzednim punkcie, Trybunał uznał, że prawodawcy Unii przysługuje szeroki zakres uznania w dziedzinie wymagającej od niego dokonywania oceny złożonych rozstrzygnięć o charakterze politycznym, gospodarczym i społecznym. Oznacza to, że przyjęty w tej dziedzinie środek jest niezgodny z prawem jedynie wówczas, gdy jest on ewidentnie niewłaściwy do realizacji zamierzonego przez właściwą instytucję celu. Tak jest w szczególności w dziedzinie wspólnej polityki transportu (zob. podobnie wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, pkt 80).

- 152 Jak przypomniano w pkt 51 niniejszego wyroku, celem zamierzonym przez prawodawcę Unii jest, zgodnie z motywami 1, 2, 13 i 14 rozporządzenia nr 1177/2010, zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, którzy doznają poważnych niedogodności w wyniku odwołania lub dużego opóźnienia usługi przewozu. W tym celu prawodawca Unii przewidział w art. 18 i 19 tego rozporządzenia możliwość naprawienia niekorzystnych skutków pewnych sytuacji, z którymi wiążą się niedogodności, na jakie narażeni są pasażerowie, w sposób ujednolicony i natychmiastowy.
- 153 Do Trybunału należy dokonanie oceny, czy przyjęte przez prawodawcę Unii środki są oczywiście niewłaściwe w świetle celu rozporządzenia nr 1177/2010, który polega na wzmocnieniu ochrony pasażerów i którego zgodność z prawem jest bezsporna.
- 154 W tym względzie należy na wstępie zauważyć, że środki przewidziane w art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 już same w sobie umożliwiają naprawienie niekorzystnych skutków pewnych sytuacji, z którymi wiążą się niedogodności doznane przez pasażerów w przypadku odwołania usługi przewozu i w związku z tym umożliwiają zagwarantowanie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, stanowiącego cel tego rozporządzenia.
- 155 Środki przewidziane w art. 18 tego rozporządzenia mają w istocie na celu przyznanie pasażerowi możliwości wyboru między dotarciem do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu w ramach zmiany trasy podróży bez dodatkowych opłat, w porównywalnych warunkach i w najwcześniejszym możliwym terminie, a rezygnacją z przewozu, domagając się zwrotu ceny biletu, a także w stosownym przypadku, powrotu do punktu rozpoczęcia podróży, określonego w umowie przewozu, w najwcześniejszym możliwym terminie.
- 156 Co się tyczy odszkodowania przewidzianego w art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010, należy zauważyć, że różni się ono co do zasady i w swej wysokości w zależności od wielkości opóźnienia w przybyciu do miejsca docelowego, określonego w umowie przewozu w odniesieniu do czasu trwania usługi przewozu. W przypadku gdy pasażer, który w następstwie odwołania usługi przewozu wybiera zmianę trasy podróży do miejsca docelowego, co może, biorąc pod uwagę specyfikę sektora transportu morskiego, spowodować duże opóźnienie w dotarciu do miejsca docelowego z uwagi na oczekiwanie na alternatywną usługę przewozu lub konieczność wejścia na pokład albo zejścia na ląd w portach innych niż te pierwotnie przewidziane, kryteria te, służące określeniu praw pasażerów do korzystania z takiego odszkodowania, nie wydają się zatem w żaden sposób sprzeczne z wymogiem proporcjonalności.
- 157 Ponadto okoliczność, że obliczenie odszkodowania przewidzianego w art. 19 tego rozporządzenia opiera się na cenie biletu, jaką pasażer faktycznie zapłacił, oznacza sama w sobie, że prawodawca Unii przyjął proporcjonalne podejście, mające na celu naprawienie szkodliwych skutków wywołanych opóźnieniem lub odwołaniem, którym rozporządzenie to ma zaradzić.
- 158 O ile Irish Ferries utrzymuje, że środki w zakresie wypłaty odszkodowania przewidziane w art. 19 rozporządzenia nr 1177/2010 mogą mieć znaczne konsekwencje dla obciążeń finansowych przewoźników i nie są właściwe, o tyle należy stwierdzić, że Trybunał orzekł już w dziedzinie lotniczych przewozów pasażerskich, że tego rodzaju konsekwencji nie można uznać za niewspółmierne w stosunku do celu zapewnienia pasażerom wysokiego poziomu ochrony. Znaczenie, jakie ma bowiem cel ochrony konsumentów, w tym również pasażerów morskich, może uzasadniać negatywne skutki gospodarcze, nawet poważne, dla określonych podmiotów gospodarczych (zob. analogicznie wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 47, 48).

- 159 Należy jeszcze zauważyć, że wykonanie zobowiązań nałożonych przez rozporządzenie nr 1177/2010 pozostaje bez uszczerbku dla prawa przewoźników morskich do dochodzenia odszkodowania od jakiejkolwiek osoby, w tym osoby trzeciej, zgodnie z prawem krajowym, czego zweryfikowanie należy do sądu odsyłającego. Tego rodzaju odszkodowanie może w związku z tym zmniejszyć lub nawet wyeliminować obciążenie finansowe przewoźników wynikające z ich zobowiązań. Ponadto nie wydaje się nierozsądne, by – z zastrzeżeniem wskazanego prawa do odszkodowania – były one ponoszone bezpośrednio przez przewoźników morskich, z którymi zainteresowani pasażerowie są związani umową przewozu, uprawniającą ich do korzystania z usługi przewozu, która nie powinna być ani odwołana, ani opóźniona.
- 160 Wreszcie, co się tyczy odszkodowania przewidzianego w art. 19 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010, należy zauważyć, że zgodnie z art. 20 ust. 4 tego rozporządzenia przewoźnicy morscy mogą zostać zwolnieni z wypłaty tego odszkodowania, jeżeli udowodnią, że odwołanie lub opóźnienie wynika z nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Biorąc pod uwagę istnienie takiej możliwości zwolnienia i restrykcyjne warunki wykonania obowiązku wypłaty odszkodowania ciążącego na przewoźnikach morskich, obowiązek ten nie wydaje się oczywiście niewłaściwy w świetle zamierzonego celu.
- 161 Z powyższych rozważań wynika, że art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 nie są nieważne ze względu na naruszenie zasady proporcjonalności.
- 162 W trzeciej kolejności sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 są zgodne z zasadą pewności prawa.
- 163 W tym względzie sąd odsyłający zastanawia się nad argumentacją przedstawioną przed nim przez Irish Ferries, zgodnie z którą, po pierwsze, art. 18 i 19 tego rozporządzenia naruszają zasadę pewności prawa, nakładając na przewoźników uciążliwe obowiązki przy braku jasnej podstawy prawnej, a po drugie, art. 19 ust. 1 tego rozporządzenia narusza w szczególności tę zasadę, nakładając na przewoźników obowiązek wypłaty odszkodowania stanowiącego pewien odsetek ceny biletu, nie definiując jednak tego pojęcia.
- 164 Na wstępie należy przypomnieć, że zasada pewności prawa, która stanowi zasadę podstawową prawa Unii, wymaga w szczególności, by uregulowanie było jasne i precyzyjne, tak by podlegające mu podmioty mogły ustalić w sposób jednoznaczny swoje prawa i obowiązki oraz podjąć w konsekwencji odpowiednie kroki (wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, pkt 68 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 165 W niniejszym przypadku, co się tyczy, po pierwsze, ogólnego twierdzenia Irish Ferries, zgodnie z którym rozporządzenie nr 1177/2010 narusza zasadę pewności prawa, nakładając zbyt uciążliwe obowiązki na przewoźników przy braku jasnej podstawy prawnej w tym rozporządzeniu, należy – jak zauważył rzecznik generalny w pkt 223 opinii – odrzucić go zgodnie z orzecznictwem przytoczonym w pkt 132–134 niniejszego wyroku w zakresie, w jakim ze względu na niejasny i ogólny charakter nie pozwala ono Trybunałowi na ustosunkowanie się do niego w sposób użyteczny.
- 166 Po drugie, co się tyczy twierdzenia dotyczącego nieprecyzyjnego charakteru pojęcia „ceny biletu” zawartego w art. 19 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010, prawdą jest, że pojęcie ceny biletu, na którym opiera się obliczenie odszkodowania przewidzianego w art. 19 tego rozporządzenia, nie zostało zdefiniowane ani w ust. 1 tego przepisu, ani w art. 3 tego rozporządzenia.

- 167 Należy jednak zauważyć, że to pojęcie o charakterze ogólnym stosuje się do nieokreślonej liczby sytuacji, których nie można przewidzieć z góry, a nie do konkretnego biletu, którego składniki mogą być wyszczególnione w akcie normatywnym prawa Unii. Należy również zauważyć, że zamiarem prawodawcy Unii było wyjaśnienie w art. 19 ust. 3 rozporządzenia nr 1177/2010, że odszkodowanie należne od przewoźnika oblicza się „w stosunku do ceny, jaką pasażer faktycznie zapłacił za usługę przewozu pasażerskiego”, w związku z czym należy uznać, iż wspomnianego pojęcia nie można traktować jako niewystarczająco precyzyjnego. W tym względzie okoliczność, że pojęcie to było przedmiotem wykładni Trybunału przedstawionej w pkt 95–98 niniejszego wyroku, nie wystarcza do wykazania istnienia naruszenia zasady pewności prawa, ponieważ prowadziłyby to, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 224 opinii, do odrzucenia jakiejkolwiek innej metody wykładni niż wykładnia językowa przepisu o charakterze generalnym.
- 168 Należy zatem uznać, że art. 19 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010 nie narusza ogólnej zasady pewności prawa, odwołując się do pojęcia ceny biletu, nie definiując jednak tego pojęcia.
- 169 W czwartej kolejności sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 są zgodne z art. 16 i 17 karty, gwarantującymi, odpowiednio, wolność prowadzenia działalności gospodarczej i prawo własności przewoźników morskich.
- 170 W tym względzie należy zauważyć przede wszystkim, że wolność prowadzenia działalności gospodarczej i prawo własności nie mają charakteru absolutnego, lecz powinny być rozpatrywane przez pryzmat ich funkcji w społeczeństwie (wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 60).
- 171 Następnie art. 52 ust. 1 karty dopuszcza wprowadzenie ograniczeń w wykonywaniu ustanowionych w niej praw, o ile przewidziane są one ustawą, szanują istotę tych praw i wolności, i przy poszanowaniu zasady proporcjonalności, są konieczne i rzeczywiście odpowiednie w stosunku do celów interesu ogólnego uznanych przez Unię lub potrzeby ochrony praw i wolności innych osób.
- 172 Wreszcie, gdy zachodzi konflikt pomiędzy kilkoma prawami chronionymi w porządku prawnym Unii, oceny takiej należy dokonywać, przestrzegając konieczności pogodzenia wymogów związanych z ochroną poszczególnych praw oraz zapewnienia odpowiedniej równowagi między nimi (wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 62).
- 173 W niniejszej sprawie, o ile sąd odsyłający powołuje się na art. 16 i 17 karty, o tyle należy mieć również na uwadze art. 38 karty, który, podobnie jak art. 169 TFUE, zmierza do zapewnienia w politykach Unii wysokiego poziomu ochrony konsumentów, w tym pasażerów morskich. Jak już bowiem przypomniano w pkt 51 niniejszego wyroku, ochrona tych pasażerów stanowi jeden z głównych celów rozporządzenia nr 1177/2010.
- 174 Tymczasem z pkt 150–161 niniejszego wyroku, dotyczących zasady proporcjonalności, wynika, że art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 należy uznać za zgodne z wymogiem zmierzającym do pogodzenia poszczególnych wchodzących tu w grę praw podstawowych oraz do ustalenia odpowiedniej równowagi między nimi.
- 175 Wynika z tego, że omawiane przepisy nie naruszają art. 16 i 17 karty.
- 176 W świetle powyższego należy stwierdzić, że analiza pytania dziesiątego nie wykazała żadnego elementu, który mógłby stanowić o naruszeniu ważności art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010.

W przedmiocie kosztów

- 177 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (czwarta izba) orzeka, co następuje:

- 1) **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 należy interpretować w ten sposób, że ma ono zastosowanie, w przypadku gdy przewoźnik odwołuje usługę przewozu pasażerskiego z kilkutygodniowym wyprzedzeniem przed pierwotnie planowanym wypłynięciem, ponieważ dostawa statku przeznaczonego do świadczenia rzeczonyj usługi uległa opóźnieniu, a statku tego nie można było zastąpić innym.**
- 2) **Artykuł 18 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku gdy usługa przewozu pasażerskiego zostaje odwołana i nie istnieje żadna alternatywna usługa przewozu na tym samym połączeniu, przewoźnik jest zobowiązany zaproponować pasażerowi, z tytułu przewidzianego w tym przepisie prawa tego pasażera do podróży zmienioną trasą do miejsca docelowego w porównywalnych warunkach, w najwcześniejszym możliwym terminie, alternatywną usługę przewozu na innej trasie niż ta, której dotyczy odwołana usługa, lub usługę przewozu morskiego w połączeniu z innymi środkami transportu, takimi jak transport drogowy lub kolejowy, oraz jest on zobowiązany do pokrycia ewentualnych dodatkowych kosztów poniesionych przez pasażera w związku z taką zmianą trasy do miejsca docelowego.**
- 3) **Artykuły 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku gdy przewoźnik odwołuje usługę przewozu pasażerskiego z kilkutygodniowym wyprzedzeniem przed pierwotnie planowanym wypłynięciem, pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania na podstawie art. 19 tego rozporządzenia, gdy zgodnie z art. 18 wspomnianego rozporządzenia decyduje się na zmianę trasy podróży do miejsca docelowego w najwcześniejszym możliwym terminie lub na przesunięcie podróży na późniejszy termin oraz dotrze on do pierwotnie przewidzianego miejsca docelowego z opóźnieniem przekraczającym progi określone w art. 19 owego rozporządzenia. Natomiast, w przypadku gdy pasażer decyduje się na uzyskanie zwrotu ceny biletu, nie przysługuje mu takie prawo do odszkodowania na podstawie tego artykułu.**
- 4) **Artykuł 19 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „ceny biletu” zawarte w tym przepisie obejmuje koszty związane z dodatkowymi świadczeniami opcjonalnymi wybranymi przez pasażera, takimi jak rezerwacja kabiny lub klatki dla psów, czy też dostęp do poczekalni VIP.**
- 5) **Artykuł 20 ust. 4 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że opóźnienie w dostawie statku pasażerskiego, które doprowadziło do odwołania wszystkich rejsów, jakie powinien odbyć ten statek w ramach nowego połączenia morskiego, nie wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu.**

- 6) Artykuł 24 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że nakłada on na pasażera, który domaga się uzyskania odszkodowania na podstawie art. 19 tego rozporządzenia, obowiązek złożenia do przewoźnika wniosku w formie skargi w terminie dwóch miesięcy od dnia, w którym wykonana została usługa przewozu lub w którym powinna być ona zostać wykonana.
- 7) Artykuł 25 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że do kompetencji organu krajowego odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów tego rozporządzenia, wyznaczonego przez państwo członkowskie, należą nie tylko usługi przewozu pasażerskiego świadczone z portu położonego na terytorium tego państwa członkowskiego, lecz również usługi przewozu pasażerskiego z portu położonego na terytorium innego państwa członkowskiego do portu znajdującego się na terytorium tego państwa członkowskiego, w przypadku usługi przewozu dotyczącej podróży w obie strony, która została w całości odwołana.
- 8) Analiza pytania dziesiątego nie wykazała żadnego elementu, który mógłby stanowić o naruszeniu ważności art. 18 i 19 rozporządzenia nr 1177/2010.

Podpisy

ⁱ — Punkt 122 wyroku powinien mieć następujące brzmienie: „W świetle powyższych rozważań na pytanie siódme należy odpowiedzieć, iż art. 24 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że nie nakłada on na pasażera, który domaga się uzyskania odszkodowania na podstawie art. 19 tego rozporządzenia, obowiązku złożenia do przewoźnika wniosku w formie skargi w terminie dwóch miesięcy od dnia, w którym wykonana została usługa przewozu lub w którym powinna być ona zostać wykonana”.
Punkt 6 sentencji wyroku powinien mieć następujące brzmienie: „Artykuł 24 rozporządzenia nr 1177/2010 należy interpretować w ten sposób, że nie nakłada on na pasażera, który domaga się uzyskania odszkodowania na podstawie art. 19 tego rozporządzenia, obowiązku złożenia do przewoźnika wniosku w formie skargi w terminie dwóch miesięcy od dnia, w którym wykonana została usługa przewozu lub w którym powinna być ona zostać wykonana”.