Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA MACEJA ŠPUNARA [*MACIEJ SZPUNAR*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2021. gada 4. martā [1]

**Lieta C-570/19**

***Irish Ferries Ltd***
**pret**
***National Transport Authority***

(*High Court* (Augstā tiesa, Īrija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Pasažieru tiesības, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem – Regula (ES) Nr. 1177/2010 – Atcelšana – Iepriekšējs brīdinājums pirms sākotnēji paredzētā atiešanas datuma pēc tam, kad ir aizkavējusies jauna kuģa piegāde pārvadātājam – Sekas

## I. Ievads

1. Ja uz Regulu (EK) Nr. 261/2004 [2], ar ko reglamentē pasažieru tiesības aviopārvadājumu jomā, attiecas bagātīga Tiesas judikatūra, citādi ir ar Savienības tiesību instrumentiem, kuri reglamentē pasažieru tiesības dzelzceļa pārvadājumu [3], autopārvadājumu [4] vai arī – kā tas ir šajā gadījumā – jūras pārvadājumu jomā [5]. Šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir pirmais, kurā valsts tiesa aicina Tiesu interpretēt Regulas Nr. 1177/2010 normas.

2. Tā pamatā ir tiesvedība starp *Irish Ferries Ltd*, jūras pārvadātāju, un *National Transport Authority* (Īrijas transporta iestāde, turpmāk tekstā – "*NTA*"), valsts struktūru, kura ir atbildīga par Regulas Nr. 1177/2010 izpildi, un tas attiecas uz visu maršrutu, kas vienam no šī pārvadātāja kuģiem 2018. gadā bija jānodrošina starp Īriju un Franciju, atcelšanu attiecībā uz vairāk nekā 20 000 pasažieru.

1 Oriģinālvaloda – franču.

2 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV 2004, L 46, 1. lpp.).

3 Skat. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1371/2007 (2007. gada 23. oktobris) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV 2007, L 315, 14. lpp.).

4 Skat. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 181/2011 (2011. gada 16. februāris) par autobusu pasažieru tiesībām un grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004 (OV 2011, L 55, 1. lpp.).

5 Skat. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1177/2010 (2010. gada 24. novembris) par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 (OV 2010, L 334, 1. lpp.).

3. Ar desmit prejudiciālajiem jautājumiem iesniedzējtiesa lūdz Tiesu spriest par vairāku Regulas Nr. 1177/2010 normu interpretāciju un tās spēkā esamību. Šajos jautājumos ir izvirzītas vairākas problēmas jūras pārvadājumu jomā. Tā kā, lai atbildētu uz analoģiskiem jautājumiem aviopārvadājumu jomā, ir bijuši nepieciešami apmēram piecpadsmit judikatūras attīstības gadi, ir iespējams, ka Tiesas atbildes uz šiem jautājumiem nākotnē tiks niansētas.

4. Šajos secinājumos saistībā ar atsaucēm, kuras veikšu uz šo judikatūras attīstību, es izvērtēšu, vai un, attiecīgā gadījumā, kādā mērā tā pēc analoģijas var tikt attiecināta uz jūras pārvadājumiem.

## II. Atbilstošās tiesību normas

### *A. Savienības tiesības*

5. Regulas Nr. 1177/2010 1. pantā "Priekšmets" ir noteikts, ka ar to paredz noteikumus jūras un iekšzemes ūdensceļu transportam konkrēti par pasažieru tiesībām atcelšanas vai aizkavēšanās gadījumā un sūdzību izskatīšanu.

6. Saskaņā ar šīs regulas 2. pantu "Darbības joma":

"1. Šo regulu piemēro attiecībā uz pasažieriem, kuri ceļo:

a) izmantojot tādus pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, kuriem iekāpšanas osta atrodas dalībvalsts teritorijā;

b) izmantojot tādus pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, kuriem iekāpšanas osta atrodas ārpus dalībvalsts teritorijas un izkāpšanas osta atrodas dalībvalsts teritorijā, ar noteikumu, ka pakalpojumu sniedz Savienības pārvadātājs, kas definēts 3. panta e) [punktā];

c) izmantojot tādu kruīzu, kur iekāpšanas osta atrodas dalībvalsts teritorijā. Tomēr šiem pasažieriem nepiemēro 16. panta 2. punktu, 18., 19. pantu un 20. panta 1. un 4. punktu.

2. Šo regulu nepiemēro attiecībā uz pasažieriem, kuri ceļo:

a) ar kuģiem, kam ir licence pārvadāt ne vairāk kā 12 pasažierus;

b) ar kuģiem, kuru apkalpē ir ne vairāk kā trīs par kuģa vadību atbildīgas personas vai kuru kopīgais pasažieru pārvadājumu pakalpojuma attālums nepārsniedz 500 metrus vienā virzienā;

c) ekskursijās un ievērojamu vietu apskates braucienos, kas nav kruīza braucieni; vai

d) ar kuģiem, kuru kustību nenodrošina mehāniski līdzekļi, kā arī ar oriģināliem kuģiem, kuri būvēti pirms 1965. gada, vai šādu kuģu individuāliem atdarinājumiem, kas būvēti no oriģinālajiem materiāliem, turklāt tiem ir licence pārvadāt ne vairāk kā 36 pasažierus.

3. Dalībvalstis var uz diviem gadiem no 2012. gada 18. decembra atbrīvot no pienākuma piemērot šo regulu jūras kuģiem, kuru tonnāža ir mazāka nekā 300 bruto tonnu un kurus izmanto pārvadājumiem attiecīgās valsts teritorijā, ja šajā regulā noteiktās pasažieru tiesības ir attiecīgi nodrošinātas attiecīgās valsts tiesību aktos.

4. Dalībvalstis var šo regulu nepiemērot pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu pienākumi, pakalpojumu publiskā iepirkuma līgumi vai integrēti pakalpojumi, ja šajā regulā noteiktās pasažieru tiesības ir līdzvērtīgi garantētas attiecīgās valsts tiesību aktos.

[..]"

7. Minētās regulas 3. pantā ir noteikts:

"Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

[..]

f) "pasažieru pārvadājumu pakalpojums" ir komerciāls pasažieru pārvadājumu pakalpojums pa jūru vai pa iekšzemes ūdensceļiem, kas notiek atbilstīgi publicētam grafikam;

[..]

m) "pārvadājuma līgums" ir līgums par pārvadāšanu, kas noslēgts starp pārvadātāju un pasažieri par vienu vai vairākiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem vai kruīziem;

n) "biļete" ir derīgs dokuments vai cits pierādījums, kas apliecina pārvadājuma līguma esamību."

8. Šīs pašas regulas 18. pantā "Maršruta maiņa un atlīdzināšana atiešanas atcelšanas vai aizkavēšanās gadījumā", kurš ir ietverts tās III nodaļā "Pārvadātāju un termināļu operatoru pienākumi ceļojuma pārtraukuma gadījumā", ir noteikts:

"1. Ja pārvadātājam ir iespējams paredzēt, ka pasažieru pārvadājumu pakalpojums tiks atcelts vai atiešana no ostas termināļa aizkavēsies ilgāk nekā par 90 minūtēm, pasažierim nekavējoties piedāvā šādas izvēles iespējas:

a) mainīt maršrutu līdz galamērķim, izmantojot pēc iespējas drīzāku pārvadājumu ar nosacījumiem, kas pielīdzināmi pārvadājuma līgumā izklāstītajiem, un bez papildu maksas;

b) saņemt biļetes cenas atlīdzību un, attiecīgā gadījumā, bez maksas pēc iespējas drīzāku atpakaļbraucienu uz sākotnējo izbraukšanas vietu saskaņā ar pārvadājuma līgumu.

2. Ja pasažieru pārvadājumu pakalpojums ir atcelts vai atiešana no ostas aizkavējas ilgāk nekā par 90 minūtēm, pasažieriem ir tiesības šādu maršruta maiņu vai biļetes cenas atlīdzību saņemt no pārvadātāja.

3. Šā panta 1. punkta b) apakšpunktā un 2. punktā paredzēto atlīdzību izmaksā septiņās dienās skaidrā naudā, ar elektronisku bankas pārskaitījumu, bankas pārveduma rīkojumu vai bankas čeku, atlīdzinot biļetes pilnu pirkuma cenu par to brauciena daļu vai daļām, kas nav veiktas, un par jau veikto daļu vai daļām, ja braucienam vairs nav jēgas attiecībā uz pasažiera sākotnējo ceļojuma plānu. Ar pasažiera piekrišanu pilnu biļetes cenu var atmaksāt arī ar kuponiem un/vai citiem pakalpojumiem par biļetes pirkšanas cenai līdzvērtīgu summu, ar noteikumu, ka nosacījumi ir elastīgi, jo īpaši attiecībā uz derīguma termiņu un ceļojuma galamērķi."

9. Regulas Nr. 1177/2010 19. pantā "Biļetes cenas kompensēšana pienākšanas aizkavēšanās gadījumā" ir noteikts:

"1. Nezaudējot tiesības uz pārvadājumu, pasažieri var pieprasīt kompensāciju no pārvadātāja, ja aizkavējas pārvadājuma līgumā paredzētā pienākšana galamērķī. Kompensācijas minimālais apjoms ir 25 % no biļetes cenas, ja ir notikusi aizkavēšanās par vismaz:

a) vienu stundu, ja plānotā brauciena ilgums ir līdz četrām stundām;

b) divām stundām, ja plānotā brauciena ilgums ir vairāk par četrām stundām, bet ne vairāk par astoņām stundām;

c) trijām stundām, ja plānotā brauciena ilgums ir vairāk par astoņām stundām, bet ne vairāk par 24 stundām; vai

d) sešām stundām, ja plānotā brauciena ilgums ir vairāk par 24 stundām.

Ja aizkavēšanās ir divreiz ilgāka par a) līdz d) apakšpunktā noteikto laiku, kompensācija ir 50 % no biļetes cenas.

2. Pasažieri, kam ir vairākkārt lietojama biļete vai sezonas biļete un kas minētās biļetes derīguma termiņa laikā saskaras ar atkārtotu pienākšanas aizkavēšanos, var prasīt pienācīgu kompensāciju saskaņā ar pārvadātāja noteikumiem par kompensēšanas kārtību. Minētajos noteikumos paredz kritērijus, ar ko nosaka pienākšanas aizkavēšanos un aprēķina kompensāciju.

3. Kompensāciju aprēķina attiecībā pret cenu, ko pasažieris faktiski ir samaksājis par aizkavēto pasažieru pārvadājuma pakalpojumu.

4. Ja pārvadājums ir brauciens turp un atpakaļ, kompensāciju par pienākšanas aizkavēšanos turpceļā vai atpakaļceļā aprēķina attiecībā pret pusi no cenas, kas samaksāta par attiecīgo pasažieru pārvadājuma pakalpojumu.

5. Kompensāciju izmaksā viena mēneša laikā pēc kompensācijas pieprasījuma iesniegšanas. Kompensāciju drīkst izmaksāt ar kuponiem un/vai citiem pakalpojumiem ar noteikumu, ka nosacījumi ir elastīgi, īpaši attiecībā uz derīguma termiņu un ceļojuma galamērķi. Pēc pasažiera pieprasījuma kompensāciju izmaksā naudā.

6. Kompensāciju par biļetes cenu nesamazina, atskaitot ar finanšu darījumiem saistītas izmaksas, piemēram, maksas, tālruņa vai pastmarku izmaksas. Pārvadātāji var noteikt minimālo summu, ko nesasniedzot kompensāciju neizmaksā. Minimālā summa nav lielāka par 6 [EUR]."

10. Šīs regulas 20. pantā "Izņēmumi" ir noteikts:

"1. Šīs regulas 17., 18. un 19. pantu nepiemēro pasažieriem, kuriem ir biļete ar atvērtu datumu, ja atiešanas laiks nav noteikts, izņemot pasažierus, kam ir vairākkārt lietojama biļete vai sezonas biļete.

2. Šīs regulas 17. un 19. pantu nepiemēro, ja pasažieris ir informēts par atcelšanu vai aizkavēšanos jau pirms biļetes iegādes vai ja atcelšana vai aizkavēšanās ir notikusi pasažiera vainas dēļ.

3. Šīs regulas 17. panta 2. punktu nepiemēro, ja pārvadātājs var pierādīt, ka atcelšana vai aizkavēšanās ir notikusi laika apstākļu dēļ, kas apdraud kuģa drošu ekspluatāciju.

4. Šīs regulas 19. pantu nepiemēro, ja pārvadātājs var pierādīt, ka atcelšana vai aizkavēšanās ir notikusi laika apstākļu dēļ, kas apdraud kuģa drošu ekspluatāciju, vai ārkārtēju apstākļu dēļ, kas traucē pasažieru pārvadājuma pakalpojuma sniegšanu un no kā nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamos pasākumus."

11. Minētās regulas 24. pantā "Sūdzības", kas ietverts tās IV nodaļā "Vispārīgi noteikumi par informāciju un sūdzībām", ir noteikts:

"1. Pārvadātāji un termināļa operatori izveido vai izmanto jau pastāvošu pieejamu sūdzību izskatīšanas mehānismu attiecībā uz šajā regulā paredzētajām tiesībām un pienākumiem.

2. Ja pasažieris, uz ko attiecas šī regula, vēlas iesniegt pārvadātājam vai termināļa operatoram sūdzību, viņš to iesniedz divos mēnešos no dienas, kad pakalpojums tika sniegts vai kad to vajadzēja sniegt. Pārvadātājs vai termināļa operators viena mēneša laikā kopš sūdzības saņemšanas paziņo pasažierim, vai viņa sūdzība ir atzīta par pamatotu, noraidīta vai vēl tiek izskatīta. Galīgās atbildes sniegšanas laiks nevar būt ilgāks par diviem mēnešiem no sūdzības saņemšanas dienas."

12. Regulas Nr. 1177/2010 25. pantā "Valstu izpildstruktūras", kas ir ietverts tās V nodaļā "Īstenošanas un valstu izpildstruktūras", ir noteikts:

"1. Katra dalībvalsts izraugās jaunu vai jau izveidotu struktūru vai struktūras, kas ir atbildīgas par šīs regulas izpildi attiecībā uz pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem un kruīziem no ostām, kuras atrodas attiecīgās dalībvalsts teritorijā, un pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem no trešām valstīm uz minētajām ostām. Katra struktūra veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu atbilstību šai regulai.

Katra struktūra organizatoriski, lēmumos par finansējumu, juridiskā formā un lēmumu pieņemšanā ir neatkarīga no komerciālām interesēm.

2. Dalībvalstis informē Komisiju par struktūru vai struktūrām, kas izraudzītas saskaņā ar šo pantu.

3. Par šīs regulas varbūtēju pārkāpumu ikviens pasažieris saskaņā ar valsts tiesību aktiem var iesniegt sūdzību kompetentajai struktūrai, kas izraudzīta saskaņā ar 1. punktu, vai kādai citai dalībvalsts izraudzītai kompetentai struktūrai. Kompetentā struktūra sniedz pasažieriem pamatotu atbildi uz viņu sūdzību saprātīgā laikposmā.

Dalībvalsts var pieņemt lēmumu, ka:

a) pasažieris sūdzību, uz ko attiecas šīs regula, vispirms iesniedz pārvadātājam vai termināļa operatoram; un/vai

b) valsts izpildstruktūra vai jebkura cita dalībvalsts izraudzīta kompetenta struktūra darbojas kā apelācijas instance, kas izskata sūdzības, kuras nav atrisinātas saskaņā ar 24. pantu.

Dalībvalstis, kuras saskaņā ar 2. panta 4. punktu ir izvēlējušās atbrīvot no šīs regulas prasībām konkrētus pakalpojumus, nodrošina līdzvērtīgu mehānismu pasažieru tiesību aizsardzībai."

13. Šīs regulas 27. pantā "Izpildstruktūru sadarbība" ir paredzēts:

"Valstu izpildstruktūras, kas minētas 25. panta 1. punktā, apmainās ar informāciju par savu darbu un lēmumu pieņemšanas principiem, un praksi tādā apjomā, kāds nepieciešams šīs regulas saskaņotai piemērošanai. Komisija tām palīdz veikt minēto uzdevumu."

### *B. Īrijas tiesības*

14. *European Union* (*rights of passengers when travelling by sea and inland waterway*) *Regulations 2012 (S.I. nº 394/2012)* [2012. gada Dekrēts par Eiropas Savienību (pasažieru tiesības, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem)] (turpmāk tekstā – "2012. gada noteikumi"), kas pieņemti 2012. gada 10. oktobrī, 3. pantā *NTA* ir norādīta kā struktūra, kas ir atbildīga par Regulas Nr. 1177/2010 izpildi 25. panta izpratnē.

15. Saskaņā ar 2012. gada noteikumu 4. panta 1. punktu *NTA* pēc savas iniciatīvas vai arī, pamatojoties uz pasažiera iesniegtu sūdzību, ja tā uzskata, ka pakalpojumu sniedzējs neievēro vai pārkāpj Regulu Nr. 1177/2010, nosūta pakalpojumu sniedzējam paziņojumu, norādot uz attiecīgo pienākumu neizpildi vai pārkāpumu, kā rezultātā pakalpojumu sniedzējam noteiktajā termiņā ir jāveic paziņojumā precizētie pasākumi, lai izpildītu tā prasības. Atbilstoši 2012. gada noteikumu 4. panta 3. punktam, par šī paziņojuma neievērošanu tiek uzlikts naudas sods.

## III. Pamatlietas fakti, tiesvedība Tiesā un prejudiciālie jautājumi

16. 2016. gadā *Irish Continental Group plc* (*ICG*), kas ir *Irish Ferries* mātesuzņēmums, noslēdza līgumu ar atbilstoši Vācijas tiesībām dibinātu sabiedrību *Flensburger Schiffbau-Gesellschaft* (turpmāk tekstā – "kuģu būvētava") par ro-ro prāmja būvniecību (turpmāk tekstā – "kuģis"), un šī kuģa, kas ir pilnībā sertificēts kuģošanai *ICG*, piegāde bija paredzēta ne vēlāk kā 2018. gada 26. maijā.

17. Kuģim bija jāsāk darboties 2018. gada vasaras sezonā, lai nodrošinātu dažādus maršrutus, tostarp jaunu nepārtrauktu turp un atpakaļ pakalpojumu starp Dublinu [*Dublin*] (Īrija) un Šerbūru [*Cherbourg*] (Francija).

18. Ņemot vērā jūrasbrauciena ilgumu (aptuveni 18 stundas), *Irish Ferries* bija paredzējusi kuģi izmantot, lai apkalpotu maršrutu pārdienās pārmaiņus ar citu kuģi, kuru tā izmantoja 2018. gada sezonā maršrutos starp Roslēru [*Rosslare*] (Īrija) un Šerbūru, kā arī starp Roslēru un Roskofu [*Roscoff*] (Francija), tādējādi piedāvājot pakalpojumu sniegšanu starp Īriju un Franciju katru dienu, bet no/uz dažādām ostām.

19. 2017. gada janvārī kuģu būvētava paziņoja *Irish Ferries*, ka tā paredzot kuģi piegādāt ne vēlāk kā 2018. gada 22. jūnijā.

20. 2017. gada 27. oktobrī *Irish Ferries* uzsāka rezervāciju reģistrēšanu 2018. gada sezonai, paredzot pirmo jūrasbraucienu 2018. gada 12. jūlijā. Kuģu būvētava 2017. gada 1. novembrī apstiprināja, ka kuģis tikšot piegādāts 2018. gada 22. jūnijā.

21. Ar 2018. gada 18. aprīļa elektroniskā pasta vēstuli kuģu būvētava informēja *Irish Ferries*, ka kuģis netikšot piegādāts līdz 2018. gada 13. jūlijam elektronisko iekārtu ārējo piegādātāju kavēšanās dēļ, kurus tā bija piesaistījusi kā apakšuzņēmējus, atsaucoties arī uz "novēlotas piegādes iespēju it īpaši sarežģījumu dēļ ārējo telpu labiekārtošanā".

22. Pēc tam, kad *Irish Ferries* 2018. gada 20. aprīlī bija konstatējusi, ka tā nevar aizstāt šo kuģi nedz ar savas flotes kuģi, nedz ar alternatīva kuģa fraktēšanu, izmantojot kuģu brokera starpniecību, tā atcēla kuģa jūrasbraucienus līdz jaunajam piegādes datumam, tam pieskaitot drošības termiņu kuģa sagatavošanai. Tādējādi *Irish Ferries* atcēla jūrasbraucienus, kuri bija paredzēti no 2018. gada 12. jūlija līdz 29. jūlijam (turpmāk tekstā – "pirmā atcelšana").

23. Saistībā ar pirmo atcelšanu *Irish Ferries* veica vairākus pasākumus. Tā it īpaši visiem attiecīgajiem pasažieriem paziņoja par jūrasbraucienu atcelšanu, brīdinot par to divpadsmit nedēļas iepriekš un piedāvājot tiem vai nu tūlītēju un pilnu atmaksu bez nosacījumiem, vai arī citu jūrasbraucienu rezervēšanu pēc savas izvēles (turpmāk tekstā – "alternatīvie jūrasbraucieni"). Ņemot vērā, ka attiecīgajos maršrutos nebija cita identiska pakalpojuma, *Irish Ferries* attiecīgajiem pasažieriem esot piedāvājusi vairākus alternatīvus jūrasbraucienus no dažādām ostām un uz tām, kuras tieši savieno Īriju un Franciju (piemēram, iepriekšējā vai nākamajā dienā pēc sākotnēji paredzētā jūrasbrauciena datuma vai jebkurā citā datumā – atkarībā no iespējām) vai savieno tās netieši, proti, šķērsojot Lielbritāniju (turpmāk tekstā – "sauszemes tilts"). To, ka *Irish Ferries* visiem attiecīgajiem pasažieriem ir piedāvājusi mainīt maršrutu, izmantojot sauszemes tiltu, *NTA* tomēr apstrīdēja iesniedzējtiesā.

24. Attiecībā uz pasažieriem, kuriem tika mainīts maršruts uz Roslēru vai no tās (Dublinas vietā) un/vai uz Roskofu vai no tās (Šerbūras vietā), *Irish Ferries* nepiedāvāja atlīdzināt iespējamās papildu izmaksas, kas tiem bija radušās saistībā ar atiešanas vai galamērķa ostas maiņu (turpmāk tekstā – "papildu izmaksas"). Proti, *Irish Ferries* uzskatīja, ka ne visiem pasažieriem bija radušās papildu izmaksas, ņemot vērā, ka daži no tiem atradās tuvāk Roslērai un pavadīja savas brīvdienas tuvāk Roskofai, nevis Šerbūrai.

25. 2018. gada 9. maijā *NTA* norādīja *Irish Ferries*, ka tā izvērtējot pirmās atcelšanas apstākļus, lai šajā gadījumā noteiktu Regulas Nr. 1177/2010 piemērošanas kārtību, un lūdza *Irish Ferries* paziņot iemeslus, kuru dēļ *Irish Ferries* uzskatīja, ka šo atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, kurus tā nekontrolēja. *Irish Ferries* iesniedza *NTA* detalizētu argumentāciju par attiecīgo atcelšanu.

26. 2018. gada 1. jūnijā *NTA* lūdza *Irish Ferries* tai sniegt informāciju par to, kā tā ir ievērojusi Regulas Nr. 1177/2010 18. pantu. *Irish Ferries* atbildēja 2018. gada 8. jūnijā, un pēc tam notika vēstuļu apmaiņa.

27. 2018. gada 11. jūnijā kuģu būvētava paziņoja *Irish Ferries*, ka kuģa piegāde aizkavēšoties līdz nenoteiktam datumam septembrī, jo apakšuzņēmējs kavējās ar elektroinstalāciju un kuģa korpusa un klāja kabiņu elektrosistēmas ierīkošanas darbiem, kā arī tāpēc, ka bija aizkavējusies iekšējo elementu piegāde, kas paredzēti sabiedriskajām zonām. Tā kā nebija iespējams izmantot kuģi, *Irish Ferries* nolēma atcelt visus plānotos jūrasbraucienus pēc 2018. gada 30. jūlija (turpmāk tekstā – "otrā atcelšana"). Katrā ziņā kuģis tika piegādāts 2018. gada 12. decembrī, proti, aptuveni ar 200 dienu aizkavēšanos.

28. Otrās atcelšanas ietvaros saistībā ar attiecīgajiem pasažieriem *Irish Ferries* veica vairākus pasākumus, proti, it īpaši, pirmkārt, viņus informēja par otro atcelšanu, tiklīdz tā bija saņēmusi apstiprinājumu, ka nebūšot iespējams nofraktēt aizstājējkuģi, ievērojot iepriekšēja brīdinājuma

termiņu septiņas līdz divpadsmit nedēļas, un, otrkārt, viņiem piedāvāja šādas izvēles iespējas: atcelt sākotnējos jūrasbraucienus un saņemt tūlītēju un pilnu atmaksu; izmantot alternatīvus maršrutus uz Franciju bez iespējamo papildu izmaksu atmaksas un, visbeidzot, mainīt maršrutu, izmantojot sauszemes tiltu pēc savas izvēles starp piedāvātajiem no jebkuras prāmju ostas Īrijā uz tādām Francijas ostām kā Šerbūras, Roskofas, Kalē un Kānas ostas. Pēdējā minētajā gadījumā degvielas izmaksas, kas radušās, šķērsojot Lielbritāniju, pasažieriem tika atlīdzinātas.

29. Šo pasākumu rezultātā no 20 000 pasažieru, kurus skāra šīs atcelšanas, 82 % ir izvēlējušies alternatīvus jūrasbraucienus ar *Irish Ferries* vai citiem pārvadātājiem, 3 % ir devuši priekšroku sauszemes tilta izmantošanai un atlikušie 15 % ir izvēlējušies pilnu atmaksu.

30. Attiecībā uz pasažieriem, kuri bija izvēlējušies alternatīvos jūrasbraucienus, – par iespējamām papildu izmaksām pasažieriem netika izrakstīti rēķini, bet tās sedza *Irish Ferries*. Turklāt *Irish Ferries* atlīdzināja iespējamās biļetes cenas atšķirības.

31. Attiecībā uz pasažieriem, kuri bija izvēlējušies sauszemes tiltu, – *Irish Ferries* viņiem atlīdzināja degvielas izmaksas, kas nepieciešamas, lai šķērsotu Lielbritāniju.

32. Tomēr *Irish Ferries*, piemērojot Regulas Nr. 1177/2010 19. pantu, nav izmaksājusi kompensāciju par pienākšanas galamērķī aizkavēšanos pasažieriem, kuri par to bija iesnieguši pieprasījumu, uzskatot, ka, tā kā tā bija piedāvājusi mainīt maršrutu un saņemt biļetes cenas atlīdzību saskaņā ar šīs regulas 18. pantu, šīs regulas 18. un 19. pants nav piemērojami vienlaicīgi.

33. 2018. gada 1. augustā *NTA* izdeva *Irish Ferries* iepriekšēju paziņojumu attiecībā uz 2012. gada noteikumu piemērošanu atceltajiem jūrasbraucieniem, uz kuru *Irish Ferries* atbildēja 2018. gada 15. augustā.

34. 2018. gada 19. oktobrī *NTA* pieņēma lēmumu, kurā tā uzskatīja, pirmkārt, ka Regula Nr. 1177/2010 ir piemērojama jūrasbraucienu starp Dublinu un Šerbūru atcelšanai 2018. gada vasarā, otrkārt, ka *Irish Ferries* ir pārkāpusi šīs regulas 18. pantā paredzētās prasības un, treškārt, ka šis jūras pārvadātājs nav ievērojis minētās regulas 19. pantu. Saskaņā ar 2012. gada noteikumu 4. panta 1. punktu šis lēmums tika konkretizēts ar divu paziņojumu izsniegšanu. *Irish Ferries* iesniedza savus apsvērumus par šo lēmumu.

35. 2019. gada 25. janvāra lēmumā *NTA* apstiprināja paziņojumus, kuri izsniegti saskaņā ar 2012. gada noteikumu 4. panta 1. punktu un attiecībā uz Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. pantu (turpmāk tekstā – "strīdīgais lēmums").

36. Tā uzskatīja, pirmkārt, ka *Irish Ferries* ir pārkāpusi Regulas Nr. 1177/2010 18. pantu attiecībā uz pasažieriem, kurus bija skāruši atceltie jūrasbraucieni, ja šiem pasažieriem bija jādodas uz Roslēru vai no tās (Dublinas vietā) un/vai uz Roskofu vai no tās (Šerbūras vietā). *NTA* aicināja *Irish Ferries* atlīdzināt iespējamās papildu izmaksas, kas radušās pasažieriem, kurus bija skāruši atceltie jūrasbraucieni un kuri bija izvēlējušies mainīt maršrutu uz Roslēru vai no tās (Dublinas vietā) un/vai uz Roskofu vai no tās (Šerbūras vietā).

37. Otrkārt, tā uzskatīja, ka *Irish Ferries* ir pārkāpusi Regulas Nr. 1177/2010 19. pantu, un tai pieprasīja izmaksāt kompensāciju pasažieriem, kurus bija skārusi pārvadājuma līgumā paredzētās pienākšanas galamērķī aizkavēšanās.

38. *Irish Ferries* apstrīdēja strīdīgo lēmumu, kā arī paziņojumus, kuri izdoti atbilstoši Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. pantam, *High Court* (Augstā tiesa, Īrija), apgalvodama, pirmkārt, ka šī regula nav piemērojama, ja atcelšana notiek vairākas nedēļas pirms paredzēto jūrasbraucienu datuma. Otrkārt, *Irish Ferries* apstrīdēja *NTA* veikto minētās regulas 18.–20. panta interpretāciju un piemērošanu. Konkrētāk, tā apgalvoja, ka kuģa piegādes aizkavēšanās ir "ārkārtējs apstāklis", kas to atbrīvo no šīs regulas 19. pantā paredzētās kompensācijas samaksas. Treškārt, *Irish Ferries* pārmeta *NTA*, ka tā ir pārkāpusi šīs pašas regulas 25. pantu, pieļaujot pilnvaru pārsniegšanu. *NTA* esot īstenojusi savu kompetenci attiecībā uz pārvadājumu pakalpojumiem no Francijas uz Īriju, lai gan šie pakalpojumi ietilpstot Francijas iestādes ekskluzīvā kompetencē. Ceturtkārt, *Irish Ferries* pārmeta *NTA*, ka tā ir pārkāpusi Regulas Nr. 1177/2010 24. pantu, neaprobežojot sava lēmuma iedarbību ar pasažieriem, kuri bija iesnieguši sūdzību šīs regulas 24. pantā paredzētajā formā un termiņos. Piektkārt un visbeidzot, *Irish Ferries* apstrīdēja minētās regulas spēkā esamību, ņemot vērā samērīguma, tiesiskās drošības un vienlīdzīgas attieksmes principus, kā arī Eiropas Savienības Pamattiesību hartas (turpmāk tekstā – "Harta") 16., 17. un 20. pantu.

39. Šādos apstākļos *High Court* (Augstā tiesa) ar 2019. gada 22. jūlija nolēmumu, kas Tiesā reģistrēts 2019. gada 26. jūlijā, nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus jautājumus:

"A. Regulas [Nr. 1177/2010] piemērojamība

1) Vai [Regula Nr. 1177/2010] (it īpaši tās 18. un/vai 19. pants) ir piemērojama gadījumos, kad pasažieri ir veikuši iepriekšēju rezervāciju un noslēguši pārvadājuma līgumus un kad pasažieru pārvadājumu pakalpojumi ir atcelti vismaz septiņas nedēļas pirms plānotās atiešanas jaunā prāmja piegādes prāmja operatoram aizkavēšanās gadījumā? Šajā saistībā, vai kāds (vai visi) no turpmākajiem elementiem attiecas uz [minētās] regulas piemērojamību:

   a) piegāde beigās tika aizkavēta par 200 dienām;

   b) prāmja operatoram bija jāatceļ vesela kuģošanas sezona;

   c) nebija iespējams iegūt piemērotu alternatīvu prāmi;

   d) vairāk nekā 20 000 pasažierus prāmja operators pārreģistrēja uz citiem jūrasbraucieniem vai atmaksāja viņu pārvadājuma maksu;

   e) jūrasbraucieni notika pa jaunu prāmja operatora maršrutu bez līdzīga alternatīva pieejama pakalpojuma maršrutā?

   B. [Regulas Nr. 1177/2010] 18. panta interpretācija

   Uz šo jautājumu ir jāatbild tikai tad, ja ir iespējams piemērot [Regulas Nr. 1177/2010] 18. pantu.

2) Ja pasažierim ir mainīts maršruts saskaņā ar [šo] 18. pantu, vai jaunais pārvadājuma līgums rodas tādējādi, ka tiesības saņemt kompensāciju atbilstoši 19. pantam ir nosakāmas saskaņā ar šo jauno līgumu, nevis sākotnējo pārvadājuma līgumu?

3) a) Ja [minētais] 18. pants ir piemērojams, tad, ja jūrasbrauciens tiek atcelts un attiecīgajā maršrutā nebija alternatīva pārvadājumu pakalpojuma (t.i., nebija pārvadājumu pakalpojuma starp šīm divām ostām), vai alternatīva jūrasbrauciena nodrošināšana jebkurā citā pieejamā maršrutā vai maršrutos, ko pasažieris ir izvēlējies, tostarp

sauszemes tiltu (piem., ceļojot no Īrijas uz Apvienoto Karalisti ar prāmi un tad braucot, prāmja operatoram atlīdzinot degvielas izmaksas pasažierim, uz Apvienotās Karalistes ostu, kurai ir savienojums ar Franciju, un, ceļojot no turienes līdz Francijai, pasažierim izvēloties katru no jūrasbraucieniem), nozīmē "mainīt maršrutu līdz galamērķim" [šī paša] 18. panta izpratnē? Ja ne, tad kādi kritēriji ir izmantojami, lai varētu noteikt, ka maršruta maiņa ir notikusi "ar pielīdzināmiem nosacījumiem"?

b) Ja atceltajā maršrutā nav alternatīva jūrasbrauciena tādējādi, ka skartajiem pasažieriem nevar nodrošināt tiešu jūrasbraucienu no sākotnējās iekāpšanas ostas līdz galamērķim, kā ir noteikts pārvadājuma līgumā, vai pārvadātājam ir jāsedz jebkādas papildu izmaksas, kas radušās pasažierim, kam ir mainīts maršruts, ceļojot līdz jaunajai iekāpšanas ostai un no tās un/vai ceļojot līdz jaunajam galamērķim un no tā?

C. [Regulas Nr. 1177/2010] 19. panta interpretācija

4) a) Vai var piemērot [Regulas Nr. 1177/2010] 19. pantu tad, ja ceļojums jau faktiski ir bijis atcelts vismaz septiņas nedēļas pirms plānotās atiešanas? Ja [šis] 19. pants ir piemērojams, vai tas ir piemērojams gadījumos, kuros [šīs regulas] 18. pants ir ticis piemērots un pasažierim ir mainīts maršruts bez papildu izmaksām, un/vai pasažierim ir atlīdzināts, un/vai tas ir izvēlējies vēlāku jūrasbraucienu?

b) Ja [Regulas Nr. 1177/2010] 19. pants ir piemērojams, ko [šī panta] izpratnē nozīmē "galamērķis"?

5) Ja [Regulas Nr. 1177/2010] 19. pantu ir iespējams piemērot:

a) Kā šādos apstākļos ir izmērāms kavējuma laiks?

b) Kā [šī] 19. panta izpratnē tiek aprēķināta *cena*, nosakot kompensācijas apmēru un jo īpaši, vai tajā ir iekļautas papildu pakalpojumu izmaksas (piem., kajītes, nodalījumi, VIP atpūtas vietas)?

D. [Regulas Nr. 1177/2010] 20. panta 4. punkta interpretācija

6) Ja Regula [Nr. 1177/2010] ir piemērojama, tad, vai apstākļi un apsvērumi, kas izklāstīti [pirmajā] jautājumā, veido "ārkārtējos apstākļus, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamos pasākumus" [Regulas Nr. 1177/2010] 20. panta 4. punkta izpratnē?

E. [Regulas Nr. 1177/2010] 24. panta interpretācija

7) Vai [Regulas Nr. 1177/2010] 24. pants nosaka obligātu pienākumu jebkuram pasažierim, kurš vēlas saņemt kompensāciju saskaņā ar [šīs] regulas 19. pantu, iesniegt sūdzību divu mēnešu laikā no dienas, kurā pakalpojums tika sniegts vai kurā tam vajadzēja tikt sniegtam?

F. [Regulas Nr. 1177/2010] 25. panta interpretācija

8) Vai par [Regulas Nr. 1177/2010] piemērošanu atbildīgās valsts struktūras kompetence aprobežojas ar jūrasbraucieniem, kuros ir iekļautas [šīs] regulas 25. pantā norādītās ostas, vai tā ietver arī jūrasbraucienu atpakaļceļa izpratnē *no* citas dalībvalsts ostas līdz valsts kompetentās struktūras valstij?

G. Lēmuma un paziņojumu spēkā esamība

9) a) Kādi Savienības tiesību principi un noteikumi iesniedzējtiesai būtu jāpiemēro, izvērtējot [par Regulas Nr. 1177/2010 piemērošanu atbildīgās] valsts izpildstruktūras lēmuma un/vai paziņojumu spēkā esamību, atsaucoties uz Hartas 16., 17., 20. un/vai 47. pantu un/vai samērīguma, tiesiskās drošības un vienlīdzīgas attieksmes principiem?

b) Vai pārbaude par nepamatotību, kas valsts tiesai būtu jāveic, ir acīmredzama kļūda?

H. Regulas Nr. 1177/2010 spēkā esamība

Šis jautājums radīsies tikai atkarībā no atbildēm uz iepriekšējiem jautājumiem.

10) Vai no Savienības tiesību viedokļa Regula Nr. 1177/2010 ir spēkā esoša, jo īpaši attiecībā uz:

a) Hartas 16., 17. un 20. pantu?

b) to, ka aviosabiedrībām nav pienākuma izmaksāt kompensāciju, ja tās informē aviosabiedrības pasažieri par atcelšanu vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika (Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punkts)?

c) Samērīguma, tiesiskās drošības un vienlīdzīgas attieksmes principiem?"

40. Rakstveida apsvērumus iesniedza pamatlietas dalībnieki, Īrija, Eiropas Parlaments, Eiropas Savienības Padome un Eiropas Komisija. Šīs pašas ieinteresētās personas bija pārstāvētas tiesas sēdē, kas notika 2020. gada 9. septembrī.

## IV. Analīze

41. Šī lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu desmit jautājumi attiecas uz dažādiem Regulas Nr. 1177/2010 aspektiem. Proti, ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa vispirms vēlas noskaidrot, vai šī regula ir piemērojama pamatlietā. Pēc tam otrajā līdz devītajā jautājumā tā lūdz sniegt vairāku minētās regulas speciālo normu interpretāciju. Visbeidzot, ar desmito jautājumu šī tiesa lūdz Tiesu spriest par šīs pašas regulas spēkā esamību.

42. Lai pārbaudītu Savienības tiesību akta spēkā esamību, vispirms ir jānoraida pieņēmums, ka šai pārbaudei nav nekādas saistības ar pamatlietas faktisko situāciju vai tās priekšmetu [6]. Tātad pirmā jautājuma analīze ir jāveic pirms desmitā jautājuma analīzes.

43. Turpinājumā, ja tiek apšaubīta Savienības tiesību akta normu spēkā esamība noteiktu vispārējo principu apgalvotā pārkāpuma dēļ, vispirms ir jānosaka šo tiesību normu nozīme. Saskaņā ar vispārējo interpretācijas principu Savienības tiesību normas, ciktāl iespējams, ir jāinterpretē tā, lai netiktu ietekmēta to spēkā esamība, un saskaņā ar primārajiem tiesību aktiem [7]. Pārbaudes par to spēkā esamību veikšana, iepriekš nenosakot to nozīmi, nozīmētu, ka šis princips netiek ņemts vērā. Tādējādi, tā kā otrais līdz devītais jautājums attiecas uz vairāku Regulas Nr. 1177/2010, kuras spēkā esamība ir minēta desmitajā jautājumā, normu interpretāciju, vispirms ir jāatbild uz šiem pirmajiem jautājumiem.

6 Šajā nozīmē skat. spriedumu, 1981. gada 16. jūnijs, *Salonia* (126/80, EU:C:1981:136, 6. punkts).

7 Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2013. gada 31. janvāris, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, 44. punkts).

44. Līdz ar to manā analīzē tiks ievērota iesniedzējtiesas uzdoto jautājumu secība. Vispirms es izvērtēšu Regulas Nr. 1177/2010 darbības jomu (pirmais jautājums), pēc tam tās īpašās tiesību normas (otrais līdz devītais jautājums) un, visbeidzot, šīs regulas spēkā esamību (desmitais jautājums).

## *A. Par Regulas Nr. 1177/2010 piemērojamību*

45. Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa vispārīgi jautā par Regulas Nr. 1177/2010 piemērojamību un, precīzāk, par tās 18. un 19. panta piemērojamību gadījumā, kad jūras pārvadājumu pakalpojums tiek atcelts, par to brīdinot vismaz septiņas nedēļas pirms sākotnēji paredzētās atiešanas, pamatojoties uz to, ka saistībā ar kuģi, kas bijis paredzēts šī pārvadājumu pakalpojuma nodrošināšanai, ir notikusi piegādes aizkavēšanās un šo kuģi nav bijis iespējams aizstāt.

46. Ir taisnība, ka iesniedzējtiesa šaubās arī par Regulas Nr. 1177/2010 piemērojamību attiecībā uz visiem apstākļiem, kuri ir ietverti pirmā jautājuma a)–e) daļas formulējumā. Tomēr *Irish Ferries*, kuras argumentācija, šķiet, ir pirmā jautājuma pamatā, uz šiem apstākļiem atsaucas vienīgi, lai pamatotu savu argumentāciju saistībā ar principu *impossibilium nulla obligatio est*. Konkrētajā gadījumā es uzskatu, ka minētie apstākļi nevar mainīt manu analīzi par Regulas Nr. 1177/2010 piemērojamību, un tas nozīmē, ka tie nav jāizvērtē izolēti. Savukārt šie paši apstākļi var tikt ņemti vērā sestā jautājuma un "iespējamo pasākumu" šīs regulas 20. panta 4. punkta izpratnē izvērtēšanā.

47. Turklāt pirmajā jautājumā iesniedzējtiesa izmanto divus atsevišķus jēdzienus, proti, jēdzienu "iepriekšēja rezervācija", ko veic pasažieri, un jēdzienu "pārvadājuma līgumi", kurus tie ir noslēguši. Tātad šī jautājuma formulējums *a priori* var likt domāt, ka šī tiesa nošķir šos divus jēdzienus. Tomēr pirmais jautājums attiecas uz pasažieriem, kuri vienlaikus ir veikuši rezervāciju un ir noslēguši pārvadājuma līgumus. Tātad Tiesai nav lūgts atsevišķi lemt, pirmkārt, par to pasažieru situāciju, kuri ir veikuši rezervāciju, un, otrkārt, par to pasažieru situāciju, kuri ir noslēguši pārvadājuma līgumu.

48. Pilnības labad ir jānorāda, ka atšķirībā no Regulas Nr. 261/2004 Regulā Nr. 1177/2010 jēdziens "rezervācija" nav izmantots, definējot tās darbības jomu [8].

49. Lai gan šis jēdziens ir izmantots tikai Regulas Nr. 1177/2010 II nodaļā "Personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesības", šīs nodaļas tiesību normas var likt domāt, ka rezervācija tiek veikta pirms pārvadājuma līguma noslēgšanas. Proti, šīs regulas 7. un 8. pantā ir veikts nošķīrums starp rezervācijas pieņemšanu un biļetes izsniegšanu.

50. Turpinot šo domu gaitu, no Regulas Nr. 1177/2010 3. panta m) un n) punktā ietvertajām definīcijām izriet, ka "pārvadājuma līguma" esamība konkrēti tiek pierādīta ar "biļeti". Savukārt šajā regulā nav noteikta analoga saikne starp "pārvadājuma līgumu" un "rezervāciju" [9]. Turklāt minētās regulas 3. panta m) punktā ir norādīts, ka pārvadājuma līgums tiek noslēgts "starp pārvadātāju un pasažieri par vienu vai vairākiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem vai kruīziem". Tātad nevar izslēgt, ka Savienības likumdevējs ir vēlējies piešķirt "pasažiera" statusu nevis ar *faktu, ka tiek veikta rezervācija*, bet gan ar *faktu, ka tiek noslēgts* pārvadājuma līgums.

[8] Regulas Nr. 261/2004 3. panta 2. punktā būtībā ir paredzēts, ka šī regula ir piemērojama pasažieriem, kas izlido no lidostas, ar noteikumu, ka šiem pasažieriem ir apstiprināta rezervācija un viņi ierodas uz reģistrāciju.

[9] Regulas Nr. 261/2004 2. panta g) punktā tomēr ir noteikta saikne starp "rezervāciju" un "biļeti" šīs regulas 2. panta f) punkta izpratnē. Saskaņā ar šo pirmo tiesību normu "rezervācija" ir fakts, ka pasažierim ir biļete vai cits pierādījums, kas liecina par to, ka gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs rezervāciju ir pieņēmis un reģistrējis.

Tomēr, kā esmu norādījis [10], secinājumi, kurus saistībā ar pirmo jautājumu izdara iesniedzējtiesa, par to, ka pastāv iespējamas atšķirības starp "iepriekšēju rezervāciju" un "pārvadājuma līgumiem", nav atbilstīgi. Proti, no šī jautājuma formulējuma izriet, ka ikviens pasažieris, kas ir veicis rezervāciju, arī ir noslēdzis pārvadājuma līgumu.

### *1. Pirmā prejudiciālā jautājuma izklāsts*

51. Pirmā jautājuma pamatā ir *Irish Ferries* argumentācija, saskaņā ar kuru Regula Nr. 1177/2010 esot piemērojama tikai divām pasažieru kategorijām, proti, pirmkārt, pasažieriem, kuru paredzētais jūrasbrauciens ir aizkavējies vai atcelts un kuri fiziski atrodas ostā, un, otrkārt, pasažieriem, kas ir kruīza posmā. Savukārt šī regula neattiecoties uz pasažieriem, kurus pārvadātājs ir informējis par jūrasbrauciena atcelšanu, par to brīdinot vismaz septiņas nedēļas pirms atiešanas [11].

52. Lai apgalvotu, ka šī trešā pasažieru kategorija neietilpst Regulas Nr. 1177/2010 darbības jomā, *Irish Ferries* pirmām kārtām atsaucas uz šīs regulas tiesību normu formulējumu un tās sistēmu.

53. Konkrētāk, *Irish Ferries* no termina "ceļojuma pārtraukums" izmantošanas Regulas Nr. 1177/2010 III nodaļas nosaukumā secina, ka šī regula neattiecas uz pārvadājumu pakalpojumu, kas vēl nav sācies.

54. Turklāt Regulas Nr. 1177/2010 17. panta 1. un 2. punktā esot noteikts, ka pārvadātājiem ir jāsniedz informācija un noteikti pakalpojumi ("uzkodas, maltītes vai atspirdzinājumi" un "izmitināšana uz kuģa klāja vai krastā") pasažieriem pārvadājumu pakalpojuma atcelšanas vai aizkavēšanās gadījumā. *Irish Ferries* uzskata, ka šai tiesību normai ir jēga tikai tad, ja tā ir piemērojama pasažieriem, kuri jau atrodas ostā vai ostas terminālī.

55. Šajā ziņā *Irish Ferries* norāda, ka atiešanas atcelšanas vai aizkavēšanās gadījumā Regulas Nr. 1177/2010 18. panta 1. un 3. punktā, pirmkārt, ir noteikts pienākums "nekavējoties" piedāvāt pasažierim maršruta maiņu vai atlīdzību un, otrkārt, ir paredzēts, ka atlīdzība atbilst tarifam "par to brauciena daļu vai daļām, kas nav veiktas". Tāpat šīs regulas 19. pants attiecas uz pasažieriem, kuriem "aizkavējas [..] pienākšana galamērķī", un tātad tas neattiecoties uz pasažieriem, kuri atrodas tranzītā vai ostā. Turklāt šajās abās tiesību normās minētās atiešanas aizkavēšanās un pienākšanas aizkavēšanās apmērs, kā uzskata *Irish Ferries*, nozīmē, ka runa ir par tiesību normu, kas ir piemērojama pasažieriem, kuri atrodas tranzītā vai ostas apkārtnē.

56. Otrkārt, *Irish Ferries* norāda, ka lidmašīnu pasažieriem un dzelzceļa pasažieriem netiek izmaksāta kompensācija, ja tie ir tikuši informēti par pārvadājumu pakalpojuma atcelšanu vismaz divas nedēļas iepriekš (Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts) vai pietiekami savlaicīgi (Komisijas skaidrojošās pamatnostādnes [12]). Lai gan Regulas Nr. 1177/2010 mērķis, kā norādīts tās 1. apsvērumā, ir nodrošināt jūras pasažieriem augsta līmeņa aizsardzību, kas ir salīdzināma ar citiem transporta veidiem, šo regulu nevar piemērot, ja pasažieriem ir nosūtīti paziņojumi par atcelšanu, par to brīdinot vismaz septiņas nedēļas iepriekš.

[10] Skat. šo secinājumu 47. punktu.

[11] Prejudiciālajos jautājumos minētais iepriekšējais brīdinājums, kas sniegts vismaz septiņas nedēļas iepriekš, tiek aprēķināts attiecībā pret datumu, kurā *Irish Ferries* ir paziņojusi saviem pasažieriem par pārvadājumu pakalpojumu atcelšanu. Skat. šo secinājumu 28. punktu.

[12] Komisijas paziņojums, Skaidrojošas pamatnostādnes par [Regulu Nr. 1371/2007] (OV 2015, C 220, 1. lpp.), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015XC0704(01).

57. Treškārt, *Irish Ferries* norāda, ka apstākļi, kuri ir norādīti pirmā jautājuma a)–e) daļā, liecina par to grūtību apmēru, kuras ir saistītas ar piegādes aizkavēšanos. Šajā ziņā, atsaucoties uz principu *impossibilium nulla obligatio est*, kas ir atzīts Tiesas judikatūrā [13], tā apgalvo, pirmkārt, ka ar Savienības tiesību normu nevar noteikt pienākumu, kura izpilde nav iespējama. Otrkārt, tā būtībā apgalvo, ka radušās grūtības ir tādas, ka ar pasažieriem noslēgtie līgumi būtu jāuzskata par izbeigtiem izpildes neiespējamības dēļ.

58. Ņemot vērā to, ka pirmajā jautājumā ir atspoguļota *Irish Ferries* izvirzītā argumentācija, šo jautājumu izvērtēšu iepriekš izklāstīto triju argumentu grupu gaismā.

### *2. Par Regulas Nr. 1177/2010 formulējumu un sistēmu*

59. Uzreiz ir jānorāda, ka Regulas Nr. 1177/2010 2. panta "Darbības joma" 1. punktā ir noteiktas pasažieru kategorijas, uz kurām tā attiecas, un ka tās 2. panta 2. punktā ir noteiktas kategorijas, uz kurām tā neattiecas. Nekas neļauj uzskatīt, ka tas, ka pasažieris iepriekš ir informēts par atcelšanu, izslēdz pasažieri no minētās regulas darbības jomas. Šāds nosacījums pavisam vienkārši neparādās šajā tiesību normā.

60. Protams, ir taisnība, ka saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 2. panta 1. punktu tā attiecas uz pasažieriem, kuri izmanto pārvadājumu pakalpojumus vai piedalās kruīzā. Tomēr no tā nevar secināt, ka šī regula nav piemērojama pasažieriem, kuri neatrodas šajos braucienos.

61. Proti, Regulā Nr. 1177/2010 ir ietvertas tiesību normas, kuru piemērojamība posmā pirms faktiskā brauciena nerada nekādas šaubas. Lai ilustrētu šos komentārus, šīs regulas 4. panta 2. punktā būtībā ir paredzēts, ka līguma noteikumus un pārvadātāju vai biļešu pārdevēju piemērotos tarifus piedāvā sabiedrībai, to nediskriminējot. Tāpat minētās regulas 7. panta 1. punktā ir aizliegts atteikties pieņemt rezervāciju, izsniegt vai citādā veidā piegādāt biļeti vai ļaut iekāpt personām, par iemeslu minot tieši invaliditāti vai ierobežotas pārvietošanās spējas.

62. Turklāt priekšlikuma Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004 [14] (turpmāk tekstā – "regulas priekšlikums") 2. pantā nebija norādes uz pasažieriem, kuriem šī regula būtu piemērojama. Šajā pantā bija noteikts, ka regulu "piemēro jūras un iekšzemes ūdensceļu pasažieru komercpārvadājumu pakalpojumiem". Pēc Parlamenta atzinuma pirmajā lasījumā [15] un Padomes nostājas pirmajā lasījumā [16] šī tiesību norma būtībā ieguva savu galīgo formulējumu. Tomēr nekas neļauj uzskatīt, ka šīm iestādēm būtu bijis nodoms ierobežot Regulas Nr. 1177/2010 darbības jomu tādā nozīmē, kādu ir paredzējusi *Irish Ferries*. Ņemot vērā mērķi nodrošināt pasažieriem augsta līmeņa aizsardzību, kas ir salīdzināma ar citiem transporta veidiem, kurš bija regulas priekšlikuma pamatā sagatavošanas darbu sākumā un kurš ir minēts tās 1. apsvērumā, šādam nodomam būtu bijis jāpievērš īpaša uzmanība. Proti, ierobežojot Regulas Nr. 1177/2010 darbības jomu, tiktu samazināts pasažieru aizsardzības līmenis.

[13] Šajā kontekstā *Irish Ferries* atsaucas uz 2016. gada 3. marta spriedumu *Daimler* (C-179/15, EU:C:2016:134, 42. punkts) un 2018. gada 6. novembra spriedumu *Scuola Elementare Maria Montessori*/Komisija, Komisija/*Scuola Elementare Maria Montessori* un Komisija/*Ferracci* (no C-622/16 P līdz C-624/16 P, EU:C:2018:873, 79. punkts).

[14] COM(2008) 816, galīgā redakcija.

[15] Saskaņā ar Parlamenta atzinumu, P6_TC1-COD(2008)0246, regulu piemēro "ar pasažieru kuģi ceļojošu jūras un iekšējo ūdensceļu pasažieru komercpārvadājumu pakalpojumiem". Skat. arī 9. grozījumu Ziņojumā par regulas priekšlikumu [2008/0246(COD)].

[16] Saskaņā ar Padomes Nostāju (ES) Nr. 5/2010 (OV 2010, C 122 E, 19. lpp.) regulu piemēro attiecībā uz pasažieriem, kuri ceļo, izmantojot pārvadājumu pakalpojumus vai kruīzu.

63. Turpinājumā, runājot konkrētāk par Regulas Nr. 1177/2010 III nodaļas tiesību normu, it īpaši tās 18. un 19. panta, piemērojamību, es uzskatu, ka, pretēji tam, ko apgalvo *Irish Ferries*, jēdziens "ceļojuma pārtraukums", kas ir ietverts šīs nodaļas nosaukumā, nevar tikt interpretēts tādējādi, ka ceļojuma daļai ir jābūt jau notikušai pirms tā pārtraukšanas, lai uz situāciju attiektos šī nodaļa. Saskaņā ar *Irish Ferries* interpretāciju jēdziena "ceļojums" definīcija būtībā nosakot šīs nodaļas tiesību normu piemērošanas jomu. Tomēr, tā kā šajā regulā šis jēdziens nav definēts, minētā jēdziena nozīme būtu jānosaka ar vislielāko precizitāti.

64. Turklāt Regulas Nr. 1177/2010 20. pantā "Izņēmumi" ir minētas situācijas, kurās nav piemērojams šīs regulas 18. un 19. pants. Šajās situācijās nav ietverta ne pasažiera iepriekšēja informēšana par atcelšanu, ne pārtraukums ceļojuma laikā. Turklāt doktrīnā ir norādīts, ka situācijas, kurās saskaņā ar šīm tiesību normām iestājas pārvadātāja atbildība, nepārtraucot ceļojumu, praktiski ir biežākas un būtiskākas [17].

65. Ir taisnība, ka pasažieriem bez maksas piedāvātie pakalpojumi saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 17. panta 1. un 2. punktu, šķiet, ir attiecināmi uz pasažieri, it īpaši tā ceļojuma laikā. Tomēr pienākums piemērot šo tiesību normu tādās situācijās, kāda ir aprakstīta pirmajā jautājumā, ir "atvieglots" ar tajā ietvertajiem precizējumiem, saskaņā ar kuriem šie pakalpojumi ir jāsniedz attiecībā uz uzkodām, maltītēm vai atspirdzinājumiem "samērīgā attiecībā pret gaidīšanas laiku, ja vien tie ir pieejami vai ja tos ir iespējams sagādāt", un attiecībā uz izmitināšanu uz kuģa klāja vai krastā, ja tā kļūst nepieciešama vai ir jāsniedz.

66. Visbeidzot, pietiek norādīt, ka Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. pantā pienākums iepriekš informēt par atcelšanu nav minēts kā nosacījums to nepiemērojamībai. Turklāt sagatavošanas darbu laikā Parlamenta atzinumā pirmajā lasījumā ierosinātais grozījums Nr. 59, saskaņā ar kuru jūras pārvadātājam nav jāmaksā nekāda kompensācija, ja tas ir informējis pasažieri par jūrasbrauciena atcelšanu vēlākais trīs dienas pirms paredzētās atiešanas, nav ticis pārņemts Regulā Nr. 1177/2010. Šis apstāklis apstiprina apsvērumu, ka likumdevējs nav paredzējis ierobežot šīs regulas vai tās 18. un 19. panta piemērošanas jomu tādā nozīmē, kādu ir paredzējusi *Irish Ferries*.

### *3. Par līdzību starp Regulām Nr. 261/2004, Nr. 1371/2007, Nr. 1177/2010 un Nr. 181/2011*

67. Saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 1. apsvērumu tās mērķis ir nodrošināt *jūras pasažieriem tāda līmeņa aizsardzību, kas ir salīdzināma* ar citiem transporta veidiem. *De lege ferenda* ar dažiem tiesību aktu projektiem tiek mēģināts noteikt līdzīgu patērētāju aizsardzības līmeni Savienībā [18]. Tomēr saskaņā ar pastāvīgo judikatūru *uzņēmumu, kuri darbojas dažādu transporta pakalpojumu nozarē, situācija nav salīdzināma*, jo, ņemot vērā to darbības noteikumus, kā arī pieejamības nosacījumus un tīklu sadali, šie atšķirīgie transporta veidi atbilstoši to izmantošanas nosacījumiem nav savstarpēji aizstājami [19].

68. Savienības tiesību līmenī ilustrējot šos komentārus, dzelzceļa pasažieru tiesības ir noteiktas Regulā Nr. 1371/2007. Šajā regulā konkrēti ir paredzēts, ka, nezaudējot tiesības uz pārvadāšanu, pasažieris var pieprasīt kompensāciju no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma par kavēšanos, ja

[17] Šajā nozīmē skat. Stec, M., "Ochrona pasażera w transporcie morskim i w żegludze śródlądowej w świetle rozporządzenia (UE) nr. 1177/2010", no: Kostański, P., Podrecki, P., un Targosz, T. (dir.), *Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana pani profesor Elbieżcie Traple*, Wolters Kluwer, Varšava, 2017, 1408. lpp.

[18] Skat. Erceg, B., un Vasilj, A., "Current affairs in passengers rights protection in the European Union", *EU and Comparative Law Issues and Challenges*, 2018, 2. sēj., 222. un 223. lpp.

[19] Skat. spriedumus, 2006. gada 10. janvāris, *IATA* un *ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, 96. punkts); 2013. gada 31. janvāris, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, 56. punkts), un 2013. gada 26. septembris, *ÖBB-Personenverkehr* (C-509/11, EU:C:2013:613, 47. punkts).

viņš saskaras ar tādu pakalpojuma kavējumu, kas noticis starp biļetē norādīto izbraukšanas un galamērķa vietu, par kura biļeti nav atlīdzināti zaudējumi saskaņā ar minētās regulas 16. pantu [20]. Šajā pašā regulā nav paredzēts, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ir atbrīvoti no pienākuma sniegt kompensāciju, kas paredzēts Regulas Nr. 1371/2007 17. panta 1. punktā, ja šo kavēšanos ir izraisījis nepārvaramas varas gadījums. Šādos apstākļos varētu rasties jautājums, vai Regulā Nr. 261/2004, Regulā Nr. 1177/2010 un Regulā Nr. 181/2011 saistībā ar pasažieru pārvadāšanu attiecīgi ar lidmašīnu, kuģi, kā arī autobusu paredzētie pārvadātāja atbildības atbrīvojuma pamati pēc analoģijas var tikt piemēroti dzelzceļa transportam.

69. Spriedumā *ÖBB-Personenverkehr* [21] Tiesa uz šo jautājumu ir atbildējusi noliedzoši. Atsaucoties uz šo secinājumu 67. punktā minēto judikatūru, Tiesa ir atzinusi, ka Savienības likumdevējs ir varējis ieviest noteikumus, kas nosaka patērētāju aizsardzības līmeni, kurš ir atšķirīgs atkarībā no attiecīgās transporta nozares [22].

70. Ņemot vērā šos skaidrojumus judikatūrā, ar paralēļu noteikšanu starp tiesiskajiem regulējumiem attiecībā uz dažādiem transporta veidiem nevar judikatūras ceļā ieviest risinājumus, kuru rezultātā attiecībā uz visiem transporta veidiem tiktu saskaņoti pārvadātāju pienākumi pasažieru pārvadājumu pakalpojumu atcelšanas vai aizkavēšanas gadījumā. Tātad ir jāievēro Savienības likumdevēja griba nenoteikt šādu paralēlismu starp šiem tiesiskajiem regulējumiem.

### *4. Par principu "impossibilium nulla obligatio est"*

71. Šis princips nozīmē, ka šajās tiesībās indivīdiem nedrīkst noteikt pienākumus, kuru izpilde objektīvi un absolūti nav iespējama [23], un ka Savienības tiesību normas tiek interpretētas tādējādi, lai ļautu izvairīties no šādu pienākumu noteikšanas [24].

72. Tomēr objektīvu un absolūtu neiespējamību nevar pielīdzināt tam, ka pastāv grūtības, izpildot no Savienības tiesībām izrietošos pienākumus. Papildus tam, ņemot vērā nozīmīgumu, kāds ir piešķirts patērētāju, tostarp tādējādi jūras pasažieru, aizsardzības mērķim, tas var attaisnot negatīvās, pat ievērojamās ekonomiskās sekas atsevišķiem tirgus dalībniekiem [25]. Turklāt, lai gan Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. pantā ir noteikti pienākumi pārvadātājam, šīs regulas 20. panta 3. un 4. punktā ir ļauts īpašos apstākļos atbrīvot šo pārvadātāju no šiem pienākumiem un ir garantēts, ka pārvadātājs neatrodas situācijā, kas ir salīdzināma ar absolūtas neiespējamības situāciju.

73. Šo pašu iemeslu dēļ, lai noteiktu, vai, pamatojoties uz valsts tiesībām, ar pasažieriem noslēgtie līgumi ir uzskatāmi par izbeigtiem izpildes neiespējamības dēļ, iesniedzējtiesai ir jāņem vērā fakts, ka neatkarīgi no šiem līgumiem piemērojamajiem tiesību aktiem šie līgumi attiecas uz pienākumiem, kas izriet no Regulas Nr. 1177/2010, kura, kā es to tikko paskaidroju, nenostāda pārvadātāju situācijā, kurā tam nav iespējas izpildīt savas līgumsaistības.

[20] Skat. Regulas Nr. 1371/2007 17. panta 1. punktu.

[21] Spriedums, 2013. gada 26. septembris (C-509/11, EU:C:2013:613, 48. punkts).

[22] Skat. spriedumu, 2013. gada 26. septembris, *ÖBB-Personenverkehr* (C-509/11, EU:C:2013:613, 47. punkts).

[23] Pēc analoģijas ar judikatūru par šī principa piemērošanu Komisijas lēmumiem skat. spriedumu, 2018. gada 6. novembris, *Scuola Elementare Maria Montessori*/Komisija, Komisija/*Scuola Elementare Maria Montessori* un Komisija/*Ferracci* (no C-622/16 P līdz C-624/16 P, EU:C:2018:873, 82. punkts un tajā minētā judikatūra).

[24] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2016. gada 3. marts, *Daimler* (C-179/15, EU:C:2016:134, 42. punkts).

[25] Pēc analoģijas skat. spriedumu, 2012. gada 23. oktobris, *Nelson* u.c. (C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657, 81. punkts).

74. Noslēdzot analīzi par pirmo prejudiciālo jautājumu, es iesaku atbildēt tādējādi, ka Regula Nr. 1177/2010, it īpaši tās 18. un 19. pants, ir piemērojama situācijā, kad jūras pārvadājumu pakalpojums tiek atcelts ar iepriekšēju brīdinājumu pirms sākotnēji paredzētās atiešanas, pamatojoties uz to, ka saistībā ar kuģi, kas bijis paredzēts šī pārvadājumu pakalpojuma nodrošināšanai, ir notikusi piegādes aizkavēšanās un šo kuģi nav bijis iespējams aizstāt.

### *B. Par jēdzienu "galamērķis" Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. pantā*

75. Trešā jautājuma a) daļā iesniedzējtiesa lūdz Tiesu precizēt, vai pasažieru maršruta maiņa, vai nu izmantojot alternatīvu(-us) jūrasbraucienu(-us) atbilstoši maršrutam, kas atšķiras salīdzinājumā ar sākotnējo maršrutu, vai arī izmantojot sauszemes tiltu (pa autoceļu vai dzelzceļu), ir uzskatāma par "maršruta līdz galamērķim maiņu" ar "pielīdzināmiem nosacījumiem" Regulas Nr. 1177/2010 18. panta izpratnē.

76. Ar trešā jautājuma b) daļu šī tiesa vēlas noskaidrot, vai tad, ja saistībā ar sākotnējo jūrasbraucienu nav pieejams nekāds tiešs alternatīvs jūrasbrauciens, pasažieriem, kuriem ir mainīts maršruts Regulas Nr. 1177/2010 18. panta izpratnē, ir jāsaņem kompensācija par iespējamām papildu finansiālajām izmaksām, kas tiem rodas, pirmkārt, lai dotos uz alternatīvām iekāpšanas un izkāpšanas ostām un, otrkārt, atstājot šīs ostas.

77. Ceturtā jautājuma b) daļa attiecas arī uz jēdziena "galamērķis" interpretāciju saistībā ar tiesībām uz kompensāciju, kas paredzētas Regulas Nr. 1177/2010 19. pantā.

78. Lai atbildētu uz šiem jautājumiem, ir jāinterpretē jēdziens "galamērķis", kurš ir ietverts šīs regulas tiesību normās [26]. Tādēļ es ierosinu aplūkot šos jautājumus kopā.

#### *1. Par jēdzienu "galamērķis"*

79. Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. pantā ietvertais jēdziens "galamērķis" attiecas uz *pārvadājuma līgumā paredzēto* galamērķi. Tātad šīs regulas sistēmā šis jēdziens vienmēr atbilst galamērķim, par kuru puses ir vienojušās. Tā kā "biļete" minētās regulas 3. panta n) punkta izpratnē būtībā ir pierādījums, kas apliecina pārvadājuma līguma esamību, galamērķim kā tās būtiskai sastāvdaļai principā ir jābūt norādītam arī biļetē.

80. Turklāt Regulas Nr. 1177/2010 sistēmā jēdziens "galamērķis" tiek izmantots, lai noteiktu vietu, kurā pasažierim ir jābūt nogādātam (un kopīgi ar pienākšanas laiku – kurā brīdī) pēc pārvadājuma, izmantojot pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, lai varētu uzskatīt, ka šis pakalpojums ir ticis faktiski un pienācīgi izpildīts. Proti, pirmkārt, noslēdzot pārvadājuma līgumu, pasažieris iegūst tiesības uz pārvadājumu līdz galamērķim [27], un šīs regulas 18. pantā minētās atiešanas atcelšanas vai aizkavēšanās gadījumā pasažierim ir tiesības mainīt maršrutu līdz šim galamērķim. Otrkārt, ja attiecībā uz pasažieri aizkavējas pienākšana galamērķī, pārvadātājam principā viņam ir jāizmaksā kompensācija, pamatojoties uz minētās regulas 19. pantu.

[26] Skat. manu analīzi par otro jautājumu un ceturtā jautājuma a) daļu.

[27] Regulas Nr. 1177/2010 19. panta 1. punktā ir paredzēts, ka, *nezaudējot tiesības uz pārvadājumu*, pasažieris var pieprasīt kompensāciju, ja aizkavējas pienākšana galamērķī.

81. Jēdzienam "galamērķis" tātad ir būtiska nozīme saistībā ar pārvadātāja atbildību par pasažieru pārvadājumu pakalpojuma izpildi. Tādēļ galamērķim ir jābūt noteiktam precīzi un no pārvadātāja puses "kontrolējami", un tam ir jāspēj noteikt brauciena ilgumu un pienākšanas laiku atkarībā no šī galamērķa. Turklāt, ņemot vērā faktu, ka apstākļi, kādos iestājas pārvadātāja atbildība saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. pantu, principā ir noteikti attiecībā uz visiem pasažieriem konkrētā pasažieru pārvadājumu pakalpojuma kontekstā, ir maz ticams, ka pārvadājuma līgumos galamērķis varētu tikt noteikts individuāli. Līdz ar to ir jāuzskata, ka jēdziens "galamērķis" principā atbilst izkāpšanas ostai, kas norādīta pārvadājuma līgumā attiecībā uz sākotnējo jūrasbraucienu.

82. Šo apsvērumu neatspēko *Irish Ferries* arguments, ka Regulā Nr. 1177/2010 ir izmantots jēdziens "izkāpšanas osta" un ka tādējādi jēdzienam "galamērķis" nevar būt tāda pati nozīme kā šim pirmajam jēdzienam. Proti, jēdziens "izkāpšanas osta" ir izmantots vienīgi šīs regulas 2. pantā, lai noteiktu tās darbības jomu. Apstāklis, ka šajā tiesību normā nav izmantots jēdziens "galamērķis", izriet no tajā paredzētās definīcijas: saskaņā ar 2. pantu Regulu Nr. 1177/2010 piemēro attiecībā uz pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kuriem *iekāpšanas osta atrodas dalībvalsts teritorijā*, un, atspoguļojot šo rindkopu, attiecībā uz pakalpojumiem no trešās valsts, *kuriem izkāpšanas osta atrodas dalībvalsts teritorijā*.

### *2. Par maršruta līdz galamērķim maiņu*

83. Lai gan Regulas Nr. 1177/2010 18. pantā ir paredzēts, ka atiešanas atcelšanas vai aizkavēšanās gadījumā pasažierim konkrēti tiek piedāvāts mainīt maršrutu līdz galamērķim, izmantojot pēc iespējas drīzāku pārvadājumu ar nosacījumiem, kas pielīdzināmi pārvadājuma līgumā izklāstītajiem, un bez nekādas papildu maksas, ir iespējams, ka pēc jūras pārvadājuma pasažieris nenonāk izkāpšanas ostā, kas norādīta pārvadājuma līgumā attiecībā uz sākotnējo jūrasbraucienu.

84. Ņemot vērā pieejamo pasažieru pārvadājumu pakalpojumu un ostu, kuras var uzņemt pasažieru kuģus, ierobežoto skaitu, nevar pieprasīt, lai pasažieriem vienmēr tiktu piedāvāts pārvadājums, kas veikts pa maršrutu, kurš ir identisks tam, par ko bija sākotnējā vienošanās. Kā norāda *Irish Ferries*, ir iespējams, ka nepastāv neviens alternatīvs pakalpojums, lai šos pasažierus pārvadātu tajā pašā maršrutā vai tajā pašā dienā. Tādējādi šādas prasības noteikšana nozīmētu, ka tiktu pagarināts "pēc iespējas drīzāks" termiņš, kurā jāveic maršruta maiņa. Līdzīgu iemeslu dēļ saistībā ar Regulu Nr. 261/2004 pārvadātājs var piedāvāt alternatīvu lidojumu uz citu lidostu, nevis to, kas sākotnēji bija paredzēta [28], lai gan jēdziens "galamērķis" šajā regulā ir definēts šauri. Tas tā it īpaši ir attiecībā uz pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem pa jūru vai iekšzemes ūdensceļiem, kuri praktiski netiek bieži izmantoti, lai dotos uz izkāpšanas ostu un tur uzturētos.

85. Tomēr, veicot maršruta maiņu, pārvadātājam ir jānodrošina pārvadājums līdz galamērķim, kā ir noteikts pārvadājuma līgumā attiecībā uz sākotnējo jūrasbraucienu, vai jāsedz pārvietošanās izmaksas [29]. Proti, Regulas Nr. 1177/2010 18. panta 1. punktā ir noteikts, ka pasažierim ir tiesības mainīt maršrutu līdz galamērķim, un, kā esmu norādījis šo secinājumu 81. punktā, jēdziens "galamērķis" principā atbilst izkāpšanas ostai, kas norādīta pārvadājuma līgumā attiecībā uz sākotnējo jūrasbraucienu.

[28] Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punktu, "ja pilsētā vai reģionā ir vairākas lidostas un apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā pasažierim lidojumu uz citu lidostu, nevis to, uz kuru pasažieris bija rezervējis biļeti, minētais gaisa pārvadātājs sedz izmaksas, kas rodas, pasažierim pārvietojoties no šīs alternatīvās lidostas uz lidostu, uz kuru bija rezervēta biļete, vai uz citu tuvumā esošu vietu, par ko vienojas ar pasažieri".

[29] Skat. šo secinājumu 91.–94. punktu.

86. Ja, sniedzot alternatīvu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu, pārvadātājam nav pienākuma pārvadāt pasažieri pa jūru uz izkāpšanas ostu, kas norādīta pārvadājuma līgumā attiecībā uz sākotnējo jūrasbraucienu, tad maršrutam, kas tiek veikts, izmantojot alternatīvu transportlīdzekli, *a fortiori* nav obligāti jābūt identiskam tam, kas ir norādīts pārvadājuma līgumā attiecībā uz sākotnējo jūrasbraucienu.

87. Tomēr maršruta maiņa vienmēr ir jāveic "ar pielīdzināmiem nosacījumiem" Regulas Nr. 1177/2010 18. panta izpratnē. Tādējādi šajā kontekstā iesniedzējtiesa šaubās par to, vai alternatīvs jūrasbrauciens, izmantojot citu maršrutu, var ietvert to, ka tiek izmantoti citi transporta veidi, piemēram, autotransports vai dzelzceļa transports, izmantojot sauszemes tiltu.

88. Regulā Nr. 1177/2010 nav definēts jēdziens "pielīdzināmi nosacījumi", un tās 13. apsvērumā ir vienīgi norādīts, ka pasažierim būtu jāsaņem maršruta maiņa "saskaņā ar apmierinošiem nosacījumiem". Pasažieru pārvadājumu pakalpojuma nosacījumi ir noteikti pārvadājuma līgumā, un līdz ar to jautājums, vai alternatīva pakalpojuma nosacījumi ir "pielīdzināmi", ir jāizvērtē attiecībā uz šo līgumu. Tātad vārdi "pielīdzināmi nosacījumi" attiecas uz līguma būtiskiem elementiem, piemēram, brauciena kopējo ilgumu, pienākšanas laiku, papildu pārsēšanos skaitu un biļešu klasi. Protams, ņemot vērā mērķi nodrošināt pasažieriem augsta līmeņa aizsardzību, maršruta maiņa nedrīkst kaitēt pasažierim un tātad ir jāpieņem šī pasažiera redzējums, lai noteiktu, vai šie nosacījumi ir "apmierinoši" salīdzinājumā ar pārvadājuma līgumā paredzētajiem nosacījumiem. Tomēr atsauce uz līguma nosacījumiem ļauj nodrošināt, ka netiek ignorētas pārvadātāja intereses.

89. Lai gan Savienības tiesībās nepastāv *lege lata* tiesiskais regulējums, kas tieši attiektos uz pasažieru tiesību aizsardzību multimodālā kontekstā [30], tas nenozīmē, ka multimodālais transports nav pieņemams risinājums attiecībā uz Savienības tiesībās izveidoto pasažieru aizsardzības sistēmu. Faktiski runa ir par risinājumu, ko bieži izmanto pasažieri. Ir arī iespējams, ka noteiktos gadījumos šis risinājums ir vienīgais alternatīvais pakalpojums, kas pieejams pēc iespējas drīzāk.

90. Maršruta maiņa, izmantojot alternatīvu(-us) jūrasbraucienu(-us) pa maršrutu, kas atšķiras no sākotnējā jūrasbrauciena maršruta, vai izmantojot sauszemes tiltu (pa autoceļu vai dzelzceļu), var tikt uzskatīta par "maršruta līdz galamērķim maiņu" Regulas Nr. 1177/2010 18. panta izpratnē, ja citi šī jūrasbrauciena nosacījumi [31] ir pielīdzināmi tiem, kuri attiecībā uz sākotnējo jūrasbraucienu ir noteikti pārvadājuma līgumā.

### *3. Par papildu izmaksām, kas ir radušās pasažierim, kuram ir mainīts maršruts*

91. Tagad ir jāpārbauda, vai pārvadātājam ir jāatlīdzina pasažierim, kuram ir mainīts maršruts, pirmkārt, papildu izmaksas, kas tam radušās, lai dotos uz alternatīvām iekāpšanas un izkāpšanas ostām, un, otrkārt, izmaksas, kas tam ir radušās, atstājot šīs ostas.

92. Regulas Nr. 1177/2010 18. panta 1. punkta a) apakšpunktā ir paredzēts, ka tad, ja pārvadājumu pakalpojums tiek atcelts, pasažierim piedāvā izvēles iespēju saņemt biļetes cenas atlīdzību vai mainīt maršrutu līdz galamērķim "bez papildu maksas".

30 Skat. Erceg, B. un Vasilj, A., minēts iepriekš, 230. lpp.

31 Šajā ziņā skat. šo secinājumu 88. punktu.

93. Kā jau esmu norādījis šo secinājumu 88. punktā, maršruta maiņa nedrīkst kaitēt pasažierim. Maršruta maiņa arī nenozīmē, ka pasažierim tiek radīta pārmērīgi labvēlīgāka situācija nekā tā, kas ir paredzēta pārvadājuma līgumā, kuru viņš ir parakstījis.

94. Šajā kontekstā nevar neņemt vērā, ka attiecībā uz pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kuri nav pārtraukti, pasažierim vienmēr ir jādodas uz attiecīgajām ostām un viņam netiek atlīdzinātas izmaksas, kas radušās šajos apstākļos. Ņemot vērā iepriekšējā punktā minētos apsvērumus, Regulas Nr. 1177/2010 18. pantā ietvertā frāze "bez papildu maksas" ir jāsaprot tādējādi, ka pasažierim tiek atlīdzinātas izmaksas, kas radušās sakarā ar maršruta maiņu un kas ir lielākas nekā izmaksas, kuras pasažierim būtu bijis jāsedz tādu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu gadījumā, kuri nav pārtraukti.

95. Rezumējot analīzi par trešā jautājuma a) un b) daļu, kā arī ceturtā jautājuma b) daļu, es uzskatu:

– ka jēdziens "galamērķis" Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. panta izpratnē principā atbilst izkāpšanas ostai, kas ir precizēta pārvadājuma līgumā attiecībā uz sākotnējo jūrasbraucienu;

– ka maršruta maiņa, izmantojot alternatīvu(-us) jūrasbraucienu(-us) pa maršrutu, kas atšķiras no sākotnējā jūrasbrauciena maršruta, vai izmantojot sauszemes tiltu (pa autoceļu vai dzelzceļu), var tikt uzskatīta par "maršruta līdz galamērķim maiņu" ar "pielīdzināmiem nosacījumiem" šīs regulas 18. panta izpratnē, ja citi šāda alternatīva jūrasbrauciena nosacījumi ir pielīdzināmi tiem, kuri attiecībā uz sākotnējo jūrasbraucienu ir noteikti pārvadājuma līgumā;

– ka minētās regulas 18. panta 1. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka maršruta maiņai ir jānotiek bez papildu maksas, un tādējādi pārvadātājam ir jāatlīdzina izmaksas, kas pasažieriem ir radušās, lai dotos uz alternatīvām iekāpšanas un izkāpšanas ostām, kā arī izmaksas, kuras tiem ir radušās, atstājot šīs ostas, ciktāl šīs izmaksas ir saistītas ar maršruta maiņu un ir lielākas nekā izmaksas, kas pasažieriem būtu radušās tāda pasažieru pārvadājumu pakalpojuma gadījumā, kurš nav pārtraukts.

### *C. Par kompensāciju saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 19. pantu saistībā ar izvēli, kas ir pasažierim saskaņā ar šīs regulas 18. pantu*

96. Ar otro jautājumu, ceturtā jautājuma a) daļu un piektā jautājuma a) daļu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai tad, ja pasažieru pārvadājumu pakalpojums ir ticis atcelts vismaz septiņas nedēļas pirms paredzētās atiešanas un ja pasažierim ir ticis atlīdzināts vai viņam ir mainīts maršruts, vai viņš ir izvēlējies jūrasbraucienu vēlākā datumā, šis pasažieris var pretendēt uz kompensāciju attiecībā uz pienākšanas aizkavēšanos atbilstoši Regulas Nr. 1177/2010 19. pantam, ņemot vērā pienākšanas laiku, kas noteikts attiecībā uz sākotnējo jūrasbraucienu.

#### *1. Jautājumu izklāsts*

97. Ceturtā jautājuma a) daļā iesniedzējtiesa ir ietvērusi divus apakšjautājumus. Pirmais apakšjautājums attiecas uz to, vai Regulas Nr. 1177/2010 19. pants ir piemērojams, ja pasažieru pārvadājumu pakalpojums ir ticis atcelts vismaz septiņas nedēļas pirms paredzētās atiešanas. Otrais apakšjautājums, kas rodas tikai tad, ja atbilde uz pirmo apakšjautājumu ir apstiprinoša, ir

par to, vai pasažieris, kurš pēc šādas atcelšanas ir saņēmis atlīdzību vai kuram ir mainīts maršruts, vai kurš ir izvēlējies jūrasbraucienu vēlākā datumā saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 18. pantu, var pretendēt uz kompensāciju atbilstoši šīs regulas 19. pantam.

98. Piektā jautājuma a) daļā iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, kā ir izvērtējams kavējuma ilgums Regulas Nr. 1177/2010 19. panta 1. punkta izpratnē apstākļos, kas atbilst tiem, kuri ir minēti ceturtā jautājuma a) daļā, proti, apstākļos, kuros brauciens ir ticis atcelts vismaz septiņas nedēļas pirms paredzētās atiešanas un kuros pasažierim ir mainīts maršruts vai viņam ir atlīdzināts, vai viņš ir izvēlējies jūrasbraucienu vēlākā datumā.

99. Otrais jautājums būtībā attiecas arī uz to, vai pasažiera izvēle mainīt maršrutu, piemērojot Regulas Nr. 1177/2010 18. pantu, izraisa jauna pārvadājuma līguma noslēgšanu, un tādējādi šīs regulas 19. pantā paredzētās tiesības uz kompensāciju ir jāizvērtē nevis attiecībā uz pienākšanas laiku, kas noteikts saistībā ar sākotnējo jūrasbraucienu, bet attiecībā uz pienākšanas laiku, kas noteikts šajā "jaunajā" pārvadājuma līgumā.

100. Tā kā šie jautājumi attiecas uz Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. panta kumulatīvu piemērošanu identiskos apstākļos, es ierosinu tos analizēt kopā.

### *2. Par Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. panta kumulatīvu piemērošanu*

101. Pirmkārt, ir jānorāda, kā izriet no manas analīzes par pirmo jautājumu, – apstāklis, ka pasažieru pārvadājumu pakalpojums ar iepriekšēju brīdinājumu ir ticis atcelts pirms paredzētās atiešanas, neizslēdz Regulas Nr. 1177/2010 19. panta piemērošanu [32].

102. Otrkārt, lai atbildētu uz otro jautājumu un ceturtā jautājuma a) daļu, ir jānoskaidro, vai šīs regulas 18. un 19. pants var tikt piemēroti kumulatīvi un tādējādi pasažieris, kurš izmanto šo pirmo tiesību normu, joprojām var pretendēt uz kompensāciju atbilstoši šai otrajai tiesību normai.

103. Lai šo jautājumu aplūkotu plašākā kontekstā, ir jānorāda, ka Regulas Nr. 1177/2010 16.–18. pants, no vienas puses, un tās 19. pants, no otras puses, ir saistīti attiecīgi ar atiešanas aizkavēšanās gadījumiem un pienākšanas aizkavēšanās gadījumiem. Doktrīnā ir norādīts, ka Savienības likumdevējs ir veicis šo nošķiršanu, pamatojoties uz to, ka atšķirībā no citiem transporta veidiem jūras transporta atiešanas aizkavēšanās brauciena laikā var tikt labota un tādējādi pasažieris var ierasties galamērķī pārvadājuma līgumā noteiktajā laikā bez kavēšanās [33].

104. Kad tas ir precizēts, var rasties jautājums, vai tad, ja pasažieru pārvadājumu pakalpojums ir ticis atcelts, vienmēr rodas pienākšanas aizkavēšanās gadījums, kas dod pasažierim tiesības uz kompensāciju saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 19. pantu.

105. Regulas Nr. 1177/2010 14. apsvēruma formulējums norāda uz to, ka uz šo jautājumu ir jāatbild apstiprinoši. Šajā apsvērumā ir noteikts, ka "pārvadātājiem būtu jāizmaksā pasažieriem kompensācija pasažieru pārvadājumu *atcelšanas* vai aizkavēšanās gadījumā, pamatojoties uz procentuālu daļu no biļetes cenas" [34]. Šajā ziņā sākotnējā regulas priekšlikumā vienā no tās tiesību normām bija precizēts, ka pasažieris, kurš ir saskāries ar pienākšanas galamērķī aizkavēšanos *atcelšanas* vai atiešanas aizkavēšanās dēļ, šajā ziņā var pieprasīt kompensāciju. Tomēr pēc

[32] Skat. šo secinājumu 63.–66. punktu.

[33] Šajā ziņā skat. Stec, M., minēts iepriekš, 1409. lpp.

[34] Mans izcēlums.

Parlamenta atzinuma pirmajā lasījumā [35] atbilstoši šim atzinumam tika nolemts neprecizēt potenciālos pienākšanas aizkavēšanās iemeslus, kuri tomēr ir minēti Regulas Nr. 1177/2010 14. apsvērumā.

106. Turklāt saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 20. panta 2. un 4. punktu tās 19. pantu nepiemēro attiecīgi tad, "ja pasažieris ir informēts par *atcelšanu* vai aizkavēšanos jau pirms biļetes iegādes vai ja atcelšana vai aizkavēšanās ir notikusi pasažiera vainas dēļ" un "ja pārvadātājs var pierādīt, ka *atcelšana* vai aizkavēšanās ir notikusi laika apstākļu dēļ" [36]. Proti, Regulas Nr. 1177/2010 sistēmā pasažiera pārvadājumu pakalpojuma atcelšana pati par sevi izraisa nevis tiesību uz pārvadājumu zaudēšanu, bet gan tās rezultātā rodas izvēles iespēja starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu, kas dod iespēju nonākt galamērķī bez kavēšanās. Ja atcelšanas gadījumā pasažieris saglabā savas tiesības uz pārvadājumu, viņš joprojām var atsaukties uz šīs regulas 19. pantu.

107. Treškārt, rodas jautājums, vai tas, ka ir izmantots Regulas Nr. 1177/2010 18. pants (un ir saņemta atlīdzība, izmantota maršruta maiņa vai vēlāka jūrasbrauciena iespēja), ietekmē šīs regulas 19. panta piemērojamību.

108. Šajā kontekstā Regulas Nr. 1177/2010 19. panta 1. punktā ir noteikts, ka pasažieris var pieprasīt kompensāciju, ja aizkavējas pienākšana galamērķī, *nezaudējot savas tiesības uz pārvadājumu*. Proti, pasažierim ir tiesības uz pārvadājumu, par kuru viņš ir samaksājis. Ja pasažieru pārvadājumu pakalpojuma atcelšanas sekas nav šo tiesību zaudēšana [37], tad tas tā nav gadījumā, ja pēc atcelšanas pasažieris ir lūdzis un saņēmis pilnu atlīdzību saskaņā ar šīs regulas 18. panta 1. punkta b) apakšpunktu. Šādā situācijā pasažieris zaudē tiesības uz pārvadājumu, un šī iemesla dēļ minētās regulas 18. panta 1. punkta b) apakšpunktā ir paredzēts, ka biļetes cenas atlīdzība tiek papildināta ar, "attiecīgā gadījumā, bez maksas pēc iespējas drīzāku atpakaļbraucienu uz sākotnējo izbraukšanas vietu saskaņā ar pārvadājuma līgumu".

109. Savukārt, ja pasažieris ir izvēlējies nevis atlīdzību, bet gan maršruta maiņu vai jūrasbraucienu vēlākā datumā, viņam joprojām ir tiesības uz pārvadājumu, par kuru viņš ir samaksājis, un līdz ar to viņš var pieprasīt kompensāciju saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 19. pantu.

110. Tagad vēl ir jānosaka, vai tad, ja pasažierim ir ticis mainīts maršruts vai arī viņš ir izvēlējies jūrasbraucienu vēlākā datumā, Regulas Nr. 1177/2010 19. pantā paredzētā kompensācija ir jānosaka saistībā ar pienākšanas laiku, kas ir noteikts attiecībā uz sākotnējo jūrasbraucienu.

### *3. Par aizkavēšanās ilguma aprēķinu*

111. Saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 19. panta 1. punktu kompensācija ir jāmaksā, ja aizkavēšanās ilgums pārsniedz šajā normā noteiktos sliekšņus atkarībā no brauciena ilguma. Minētā tiesību norma attiecas uz to pasažieru tiesībām uz kompensāciju, kuriem aizkavējas *pārvadājuma līgumā paredzētā pienākšana galamērķī*. Tādējādi jautājums, vai aizkavēšanās ilgums pārsniedz šos sliekšņus, ir jāizvērtē attiecībā uz pienākšanas laiku un brauciena ilgumu, kuri ir noteikti šajā līgumā, kurā ir norādīts galamērķis.

112. Tas pats attiecas uz to pasažieru tiesībām, kuriem ir mainīts maršruts, vai to pasažieru tiesībām, kuri ir izvēlējušies jūrasbraucienu vēlākā datumā.

[35] Skat. 57. grozījumu Ziņojumā par regulas priekšlikumu (COM(2008) 0817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)).

[36] Mans izcēlums.

[37] Skat. šo secinājumu 106. punktu.

113. Proti, maršruta maiņas gadījumā, ja atiešana aizkavējas vai tiek atcelta, Regulas Nr. 1177/2010 18. panta 1. punkta a) apakšpunktā ir veikta atsauce arī uz *galamērķi, kā izklāstīts pārvadājuma līgumā*, precizējot, ka maršruta maiņai ir jānotiek ar *pielīdzināmiem nosacījumiem*. Šajā ziņā ir acīmredzams, ka "galamērķis" ir tas, kas ir noteikts, noslēdzot līgumu, kurā ir panākta vienošanās par pārvadājuma nosacījumiem, un ka maršruta maiņa tiek veikta ar nosacījumiem, kas ir pielīdzināmi tiem, par kuriem sākotnēji bija panākta vienošanās.

114. Ņemot vērā apstākli, ka Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. pants var tikt piemēroti kumulatīvi un tajos ir izmantots viens un tas pats formulējums "galamērķis", ir jāuzskata, ka šim formulējumam abās šajās tiesību normās ir vienāda nozīme. Tas, vai pastāv tiesības uz kompensāciju saskaņā ar šīs regulas 19. pantu, tātad ir jānosaka attiecībā uz noteikumiem, par kuriem pārvadājuma līguma puses ir vienojušās attiecībā uz sākotnējo jūrasbraucienu.

115. Līdz ar to aizkavēšanās atbilst starpībai starp līgumā paredzēto pienākšanas laiku un reālo pienākšanas laiku galamērķī.

116. Ja pēc alternatīvā pasažieru pārvadājumu pakalpojuma pasažieris nav ticis nogādāts sākotnēji nolīgtajā galamērķī, tad principā, kā to piedāvā *NTA* un ja pasažieris to pieprasa, aizkavēšanās ir jāaprēķina attiecībā pret laiku, kurā pasažieris būtu ieradies galamērķī, kā ir izklāstīts pārvadājuma līgumā, pieņemot, ka maršruta maiņa ir turpinājusies no alternatīvās izkāpšanas ostas līdz šim galamērķim.

117. Savukārt, kā izriet no šo secinājumu 108. punkta, ja pasažieris ir saņēmis pilnu atlīdzību saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 18. panta 1. punkta b) apakšpunktu, jautājums par kompensāciju saskaņā ar šīs regulas 19. pantu nerodas.

118. Pretēji tam, ko, šķiet, apgalvo *Irish Ferries*, tas, ka maršruta maiņa vai jūrasbrauciens vēlākā datumā izriet no pasažiera izvēles, nevar atspēkot iepriekš minētos apsvērumus. Proti, noslēdzot sākotnējo pārvadājuma līgumu, šis pasažieris jau ir izvēlējies galamērķi, pienākšanas laiku un brauciena ilgumu. Tas, ka pasažieru pārvadājumu pakalpojums nav veikts atbilstoši šiem noteikumiem, izriet no faktiem, kuros vainojams pārvadātājs. Uzskatīt, ka ar vēlāku izvēli, kas noteikta pasažierim šo faktu dēļ, tiek atņemtas viņa tiesības uz kompensāciju, nozīmētu piešķirt pārvadātājam tiesības atbrīvot sevi no pienākumiem, kuri tam ir uzlikti saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 19. pantu saistībā ar maršruta līdz galamērķim maiņu [38]. Pretēji situācijai, kas saistīta ar pilnu atlīdzību, nekas šīs regulas tekstā neļauj izmantot šādu risinājumu maršruta maiņas gadījumā [39]. Turklāt situācijas, kurās šī tiesību norma nav piemērojama, ir paredzētas minētās regulas 20. pantā, un tas, ka pasažierim tiek piedāvāta šāda maršruta maiņa, tajā nav minēts.

119. Līdz ar to uz otro jautājumu, ceturtā jautājuma a) daļu un piektā jautājuma a) daļu es iesaku atbildēt, ka Regulas Nr. 1177/2010 19. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tad, ja pasažieru pārvadājumu pakalpojums ir ticis atcelts ar iepriekšēju brīdinājumu pirms paredzētās atiešanas

[38] Pilnības labad jānorāda, ka pasažieris, kurš ir izvēlējies mainīt maršrutu, arī var saskarties ar alternatīva jūrasbrauciena pienākšanas aizkavēšanos. Šādā gadījumā būtu jānosaka, vai Regulas Nr. 1177/2010 19. pants ir piemērojams arī attiecībā uz šādu aizkavēšanos. Pēc analoģijas skat. spriedumu, 2020. gada 12. marts, *Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204), kurā Tiesa ir nospriedusi, ka aviopasažieris, kurš ir saņēmis kompensāciju lidojuma atcelšanas dēļ un ir piekritis viņam piedāvātajam lidojumam ar mainītu maršrutu, var pretendēt uz kompensācijas piešķiršanu lidojuma ar mainītu maršrutu kavēšanās dēļ. Ir taisnība, ka Regulas Nr. 261/2004 7. panta 2. punkts neatstāj nekādas šaubas par to, ka kompensācija ir jāmaksā arī tad, ja pasažierim tiek piedāvāts mainīt maršrutu uz galamērķi citā lidojumā. No manas analīzes izriet, ka tas tā ir arī saistībā ar Regulu Nr. 1177/2010. Lai gan *Irish Ferries* atsaucas uz šādu situāciju, tā nav minēta prejudiciālajos jautājumos.

[39] Skat. šo secinājumu 108. punktu.

un pasažieris izvēlas mainīt maršrutu vai jūrasbraucienu vēlākā datumā, šis pasažieris var pretendēt uz kompensāciju saskaņā ar šīs regulas 19. pantu, ņemot vērā aizkavēšanos pienākšanas galamērķī, kā ir izklāstīts pārvadājuma līgumā attiecībā uz sākotnējo jūrasbraucienu. Ja pasažieris pieprasa šādu kompensāciju, aizkavēšanās atbilst starpībai starp līgumā paredzēto pienākšanas laiku un laiku, kad pasažieris ierastos galamērķī, kā ir izklāstīts pārvadājuma līgumā, pieņemot, ka maršruta maiņa ir turpinājusies no alternatīvās izkāpšanas ostas līdz šim galamērķim. Savukārt pasažieris, kas ir izvēlējies un saņēmis pilnu atlīdzību, nevar pretendēt uz šo kompensāciju.

### *D. Par jēdzienu "biļetes cena" Regulas Nr. 1177/2010 19. panta izpratnē*

120. Ar piektā jautājuma b) daļu iesniedzējtiesa vēlas noteikt "biļetes cenas" elementus Regulas Nr. 1177/2010 19. panta izpratnē. Šajā ziņā tā jautā, vai biļetes cenā ir iekļautas izmaksas, kas saistītas ar papildu fakultatīviem pakalpojumiem, kurus ir izvēlējies pasažieris, piemēram, kajītes vai nodalījumu rezervēšanu, vai arī piekļuvi pirmās kategorijas uzņemšanas vietām.

121. Lai gan jēdziens "biļetes cena" ir lietots Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. pantā, šajā regulā tomēr nav ietverta šī jēdziena definīcija.

122. Regulas Nr. 1177/2010 sagatavošanas darbu laikā Parlaments ierosināja ieviest jēdziena "biļetes cena" definīciju, kas būtu "pamats, uz kuru balstās jebkura kompensācija". Saskaņā ar šo priekšlikumu runa būtu par "maksu, ko maksā par braucienu un apmešanās vietu uz kuģa. Tajā neietilpst maksa par ēdināšanu, citiem pasākumiem un jebkādiem pirkumiem uz kuģa"[40]. Padome minēto priekšlikumu nepieņēma. Savukārt Padome noteica detalizētas aprēķināšanas metodes attiecībā uz summām, kas ir maksājamas pasažierim saskaņā ar šīs regulas 18. un 19. pantu.

123. No Regulas Nr. 1177/2010 19. panta izriet, ka biļetes cena ir pamats kompensācijas aprēķināšanai pienākšanas aizkavēšanās gadījumā. Šī kompensācija atbilst biļetes cenas procentuālajai daļai (vismaz 25 % vai 50 %), un saskaņā ar šīs regulas 19. panta 3. punktu to aprēķina attiecībā pret cenu, ko pasažieris *faktiski ir samaksājis par* aizkavēto *pasažieru pārvadājuma pakalpojumu*.

124. No tā es secinu, ka biļetes cena Regulas Nr. 1177/2010 19. panta 3. punkta izpratnē atbilst kopējai summai, ko pasažieris ir samaksājis par pasažieru pārvadājumu pakalpojumu. Šajā tiesību normā minētā kompensācija tiek aprēķināta attiecībā pret šo cenu, un tās mērķis ir kompensēt summu, kas ir samaksāta par pasažieru pārvadājumu pakalpojumu, kurš nav sniegts saskaņā ar pārvadājuma līgumu[41]. Tomēr, ņemot vērā līgumu, traucējumi, kas saistīti ar pārvadātāja pakalpojumu, attiecas ne tikai uz galamērķa neievērošanu, bet arī uz pārvadājuma, par kuru pasažieris ir samaksājis, nosacījumu neievērošanu. Šie nosacījumi it īpaši attiecas uz kajītes, nodalījuma vai biļetes klases izvēli. Savukārt biļetes cenā nav jāiekļauj summas, kas ir samaksātas par pakalpojumiem, kuri neietilpst pasažieru pārvadājumu pakalpojumā, piemēram, ceļojumu aģenta komisijas maksas.

[40] Skat. 22. grozījumu Ziņojumā par regulas priekšlikumu (COM(2008) 817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)).

[41] Pēc analoģijas attiecībā uz kompensāciju, kas ir paredzēta Regulas Nr. 1371/2007 17. pantā, kurš ir formulēts analogi Regulas Nr. 1177/2010 19. pantam, skat. spriedumu, 2013. gada 26. septembris, *ÖBB-Personenverkehr* (C-509/11, EU:C:2013:613, 38. punkts), kurā Tiesa ir norādījusi, ka kompensācija, "kas tiek aprēķināta, pamatojoties uz transporta biļetes cenu, domāta, lai kompensētu cenu, ko pasažieris samaksājis par pakalpojumu, kas galu galā nav sniegts saskaņā ar pārvadājuma līgumu".

125. Kā norāda Komisija, atšķirībā no Regulas Nr. 261/2004 Regulā Nr. 1177/2010 nav paredzēta standartizēta noteiktas likmes kompensācija katram pasažierim, jo tās apmērs ir atkarīgs no pasažiera iegādātās biļetes cenas. Šādos apstākļos ar biļetes veida un tādu elementu kā (pirmā vai otrā) klase vai apmešanās vieta uz kuģa neņemšanu vērā netiktu ievērota Savienības likumdevēja izvēle neieviest šādu noteiktas likmes kompensāciju.

126. Turklāt Regulas Nr. 1177/2010 19. panta interpretācija, kuru es piedāvāju, ļauj pasažierim viegli noteikt kompensācijas apmēru, uz kuru tam ir tiesības atcelšanas gadījumā. Saskaņā ar šo loģiku no "biļetes cenas" jēdziena šīs tiesību normas izpratnē var tikt izslēgta biļetes cenas daļa, kas atbilst summām, kuras tiek maksātas par pakalpojumiem, kuri ir neatkarīgi no pasažieru pārvadājumu pakalpojuma sniegšanas, ar nosacījumu, ka šī biļetes cenas daļa ir skaidri nosakāma un "nodalāma" no summas, kas ir samaksāta par pasažieru pārvadājumu pakalpojumu.

127. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, es uzskatu, ka uz piektā jautājuma b) daļu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 1177/2010 19. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka biļetes cenā ir iekļautas izmaksas, kas ir saistītas ar papildu fakultatīviem pakalpojumiem, kurus ir izvēlējies pasažieris, piemēram, kajītes vai nodalījuma rezervēšanu vai arī piekļuvi pirmās kategorijas uzņemšanas vietām.

## *E. Par Regulas Nr. 1177/2010 20. panta 4. punkta interpretāciju*

### *1. Ievada apsvērumi par sesto prejudiciālo jautājumu*

128. Ar sesto jautājumu iesniedzējtiesa jautā Tiesai, vai 200 dienu ilga pasažieru pārvadājumu kuģa piegādes aizkavēšanās, kas ir izraisījusi visu jūrasbraucienu atcelšanu, kuri bija paredzēti attiecībā uz jaunu jūras maršrutu, var tikt uzskatīta par ārkārtēju apstākli Regulas Nr. 1177/2010 20. panta 4. punkta izpratnē un vai šāda aizkavēšanās atbrīvo pārvadātāju no viņa pienākuma izmaksāt pasažieriem kompensāciju.

129. No Regulas Nr. 1177/2010 20. panta 4. punkta izriet, ka pārvadātājam nav pienākuma izmaksāt kompensāciju pasažieriem saskaņā ar šīs regulas 19. pantu, ja viņš var pierādīt, ka atcelšana vai aizkavēšanās ir notikusi ārkārtēju apstākļu dēļ, kas traucē pasažieru pārvadājuma pakalpojuma sniegšanu un no kā nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamos pasākumus.

130. Šajā jautājumā iesniedzējtiesa, lai aprakstītu apstākļus, kurus tā vēlas izvērtēt Regulas Nr. 1177/2010 20. panta 4. punkta gaismā, ir tikai minējusi "apstākļus un apsvērumus, kas izklāstīti pirmajā jautājumā". No pirmā un sestā jautājuma kopīga lasījuma izriet, ka šī tiesa uzskata, ka būtībā piegādes aizkavēšanās ir pamatā attiecīgā pasažieru pārvadājumu pakalpojuma sniegšanas neiespējamībai.

131. Turklāt, lai gan pirmajā jautājumā ir norādīti citi apstākļi, daži, it īpaši tādi apstākļi, ka nevarēja iegūt nevienu atbilstošu aizstājējkuģi, ka nepastāvēja neviens līdzīgs alternatīvs pakalpojums un ka novēlota piegāde ir skārusi vairāk nekā 20 000 pasažieru, būtu jāuzskata nevis par "ārkārtējiem apstākļiem", bet drīzāk, manuprāt, par "iespējamiem pasākumiem" Regulas Nr. 1177/2010 20. panta 4. punkta izpratnē.

## *2. Par "ārkārtējo apstākļu" noteikšanas kritērijiem*

132. Tāpat kā līdzīgās Regulas Nr. 261/2004 normās, Regulas Nr. 1177/2010 19. pantā ir noteikts pasažieru tiesību uz kompensāciju princips, savukārt šīs regulas 20. panta 4. punktā ir paredzētas situācijas, kurās jūras pārvadātājam nav pienākuma izmaksāt šo kompensāciju. Šī pēdējā tiesību norma tātad ir jāuzskata par atkāpi no principa, kas ir noteikts minētās regulas 19. pantā, un tā nav jāinterpretē plaši [42].

133. Turklāt Regulas Nr. 1177/2010 17. apsvērumā ir norādīts to notikumu saraksts, kuri var ietilpt jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" [43]. Šis saraksts ("šis uzskaitījums nav visaptverošs") nav izsmeļošs. Katrā ziņā šie notikumi normāli neatbilst jūras pārvadājumu netraucētai veikšanai un neietilpst pārvadātāja kontrolē.

134. Šajā ziņā Regulas Nr. 1177/2010 19. apsvērumā ir atsauce uz judikatūru, saskaņā ar kuru jēdzienu "ārkārtēji apstākļi" var attiecināt tikai uz tādiem notikumiem, kuri, pirmkārt, nav raksturīgi attiecīgā pārvadātāja parastai darbībai un pār kuriem, otrkārt, tam nav faktiskas kontroles. Šos divus kritērijus Tiesa ir izstrādājusi savā judikatūrā attiecībā uz Regulu Nr. 261/2004. Tātad Regulas Nr. 1177/2010 19. apsvērumā ir pausta Savienības likumdevēja griba jēdziena "ārkārtēji apstākļi" interpretāciju Regulas Nr. 1177/2010 izpratnē pielīdzināt interpretācijai, ko Tiesa ir noteikusi savā judikatūrā attiecībā uz Regulu Nr. 261/2004 [44].

135. Visbeidzot, no šīs judikatūras izriet, ka abi kritēriji ir kumulatīvi [45] un tie tiek noteikti attiecībā uz tādu notikuma raksturu vai iemeslu, kurš ir traucējis pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu [46]. No minētās judikatūras var arī secināt, ka šie abi kritēriji vienīgie ir derīgi, lai konstatētu ārkārtējo apstākļu esamību. Proti, ne notikuma biežums [47], ne pēkšņais raksturs [48] nenozīmē, ka pēdējais minētais ir ārkārtējs apstāklis.

136. Ņemot vērā paskaidrojumus, kurus es tikko sniedzu, ir jānorāda, ka, pretēji tam, ko apgalvo *Irish Ferries* un Īrija, piegādes aizkavēšanās izņēmuma un neierastais vai neparedzamais raksturs neļauj šo aizkavēšanos kvalificēt kā "ārkārtēju apstākli" [49].

[42] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, 20. punkts).

[43] Saskaņā ar šo apsvērumu "par ārkārtas apstākļiem būtu jāuzskata dabas katastrofas, piemēram, ugunsgrēki un zemestrīces, teroristu uzbrukumi, kari un bruņoti militāri vai civili konflikti, sacelšanās, militāra vai nelikumīga konfiskācija, konflikti starp darba devējiem un darba ņēmējiem, slimu, ievainotu vai mirušu personu nogādāšana krastā, meklēšanas un glābšanas operācijas jūrā vai iekšzemes ūdensceļos, vides aizsardzības pasākumi, satiksmes pārraudzības lēmumi, ko pieņem satiksmes vadības struktūras vai ostas iestādes, vai kompetentu iestāžu lēmumi attiecībā uz sabiedrisko kārtību un drošību, kā arī, lai apmierinātu neatliekamas transporta vajadzības; šis uzskaitījums nav visaptverošs".

[44] Jēdziens "ārkārtēji apstākļi" tiek izmantots, lai kvalificētu apstākļus, kādos pārvadātājs ir atbrīvots no pienākuma izmaksāt kompensāciju, kas saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004 ir jāmaksā *izlidošanas atcelšanas vai aizkavēšanās* gadījumā un saskaņā ar Regulu Nr. 1177/2010 – *pienākšanas aizkavēšanās* gadījumā. Es uzskatu, ka šī atšķirība pieļauj to, ka "ārkārtējo apstākļu" noteikšanas kritēriji, kurus Tiesa ir izstrādājusi Regulas Nr. 261/2004 kontekstā, ir attiecināmi uz Regulas Nr. 1177/2010 kontekstu.

[45] Skat. neseno spriedumu, 2020. gada 11. jūnijs, *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, 37. punkts).

[46] Skat. neseno spriedumu, 2020. gada 11. jūnijs, *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, 37. punkts).

[47] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, 36. punkts).

[48] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2015. gada 17. septembris, *van der Lans* (C-257/14, EU:C:2015:618, 41. punkts).

[49] Savukārt apstākļi, kuri saistīti ar aizkavēšanās iezīmēm, var tikt ņemti vērā, lai noteiktu, vai no pārvadājumu pakalpojuma sniegšanas neiespējamības nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamos pasākumus.

137. Turklāt ārkārtējie apstākļi no tiem, kuriem nav šāda rakstura, nevar tikt nošķirti, pamatojoties uz vienkāršotu diferenciāciju starp eksogēniem un endogēniem apstākļiem. Savā judikatūrā Tiesa jau ir secinājusi, ka noteiktos gadījumos trešo personu izdarītie fakti neatbrīvo pārvadātāju no pienākuma izmaksāt kompensāciju kā ārkārtēji apstākļi [50].

### *3. Par kritēriju, kurš attiecas uz raksturu, kāds piemīt jūras pārvadātāja parastai darbībai*

138. Saistībā ar kritēriju, kurš attiecas uz raksturu, kāds piemīt attiecīgā pārvadātāja parastai darbībai, ir jānorāda, ka, lai jūras pārvadātājs varētu nodrošināt pasažieru pārvadājumu pakalpojumu, tā rīcībā ir jābūt kuģim, kas tiek izmantots šim nolūkam. *A fortiori* – fakts, ka pārvadātājam ir flote, kas ir nodota tā rīcībā, ir nepieciešams vai pat raksturīgs parastai jūras pārvadājumu darbībai. Aplūkojot paralēli Tiesas argumentāciju spriedumā *Krüsemann* u.c. [51], var uzskatīt, ka flotes organizēšana un apkope ir daļa no jūras pārvadātāja normālas vadības pasākumiem un daži riski, kurus izraisa šie pasākumi, arī ir raksturīgi šī pārvadātāja parastai darbībai.

139. Ir taisnība, ka pārvadātājs var nolemt aizsteigties priekšā kuģa piegādei un piedāvāt rezervācijas pasažieriem pirms šī kuģa nodošanas tā rīcībā. Šajā ziņā *Irish Ferries* norāda, ka šāda rīcība pasažieru jūras pārvadājumu nozarē ir ierasta. Ja pārvadātājs pieņem šādu lēmumu, lai gan attiecīgais kuģis ir vienīgais, ko var izmantot, lai nodrošinātu pārvadājumu pakalpojumus konkrētā maršrutā, tas tomēr sevi pakļauj ekonomiskam riskam, kas tam arī ir jāpārvalda. No Regulas Nr. 1177/2010 sistēmas viedokļa attiecīgais pārvadātājs internalizē šo risku, iekļaujot to savā parastajā darbībā.

140. Turklāt noteikumi attiecībā uz kuģa pasūtīšanu un piegādi ir noteikti līgumā, kuru pārvadātājs ir noslēdzis. Tomēr, pirmkārt, ikvienā līgumā ir ietverti riski [52]. Izskatāmajā lietā piegādes aizkavēšanās izriet no apstākļiem, kuri ir saistīti ar kādas līguma puses rīcību vai šīs puses apakšuzņēmēju rīcību [53]. Tātad runa ir par traucējumiem, kuri atbilst parastajam līgumiskajam riskam. Proti, nekas nenorāda uz to, ka aizkavēšanos ir izraisījis notikums, kas nav saistīts ar līgumslēdzēja vai tā apakšuzņēmēju līgumsaistību izpildi vai parastiem kuģu būvētavas pakalpojumiem [54]. Šajā kontekstā parastais līgumiskais risks ietver arī līguma neizpildes gadījumu. Tādējādi ar to, ka aizkavēšanās ilgums bija 200 dienas, nevar apšaubīt šo apsvērumu.

[50] 2018. gada 17. aprīļa spriedumā *Krüsemann* u.c. (C-195/17, no C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, no C-278/17 līdz C-286/17 un no C-290/17 līdz C-292/17, EU:C:2018:258, 40.–44. punkts) Tiesa ir nospriedusi, ka "neorganizēts streiks" nevar tikt kvalificēts kā "ārkārtējs apstāklis", jo riski, kurus izraisa uzņēmumu pārstrukturēšanas un reorganizācijas pasākumu sociālās sekas, ir jāuzskata par tādiem, kuri ir raksturīgi parastai darbībai. Turklāt 2019. gada 4. aprīļa spriedumā *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2019:288, 29. punkts) Tiesa, atsaucoties uz 2014. gada 14. novembra rīkojumu *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377), ir atgādinājusi, ka lidostas pārvietojamā iekāpšanas trapa sadursme ar lidmašīnu nevar tikt kvalificēta kā "ārkārtējs apstāklis". Tiesa uzskatīja, ka apstāklis, ka *šādu iekārtu novietošana vietā parasti tiek veikta sadarbībā ar attiecīgo lidmašīnu apkalpi*, var liecināt par to, ka notikums, kas bija pārvadātāja darbības traucējumu pamatā, šim pārvadātājam bija kontrolējams. Tomēr šis apsvērums nemaina to, ka attiecīgo neiespējamību bija izraisījusi trešo personu izdarītie fakti.

[51] Spriedums, 2018. gada 17. aprīlis (C-195/17, no C-197/17 līdz C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, no C-278/17 līdz C-286/17 un no C-290/17 līdz C-292/17, EU:C:2018:258, 40.–42. punkts).

[52] Skat. it īpaši Moisan, P., "Technique contractuelle et gestion des risques dans les contrats internationaux: les cas de force majeure et d'imprévision", *Les Cahiers de droit*, 1994, 35.(2.) sēj., 286. lpp.

[53] Kā esmu norādījis faktisko apstākļu izklāstā, iesniedzējtiesa uzskata, ka novēlotā piegāde izriet no kavējumiem, ko pieļāvuši elektronisko iekārtu ārējie piegādātāji, kurus kuģu būvētava bija piesaistījusi kā apakšuzņēmējus, un/vai sarežģījumiem ārējo telpu labiekārtošanā un tādu iekšējo elementu piegādē, kuri paredzēti sabiedriskajām zonām.

[54] Piemēram, varētu iedomāties gadījumu, kad uz būvējamo kuģi tiktu attiecināti militāras konfiskācijas pasākumi. Pēc analoģijas skat. rīkojumu, 2014. gada 14. novembris, *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377, 19. punkts), kurā Tiesa ir nospriedusi, ka jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" ietilpst lidmašīnas, kurai jāveic attiecīgais lidojums, bojājums, kuru ir *izraisījis tāds parastai lidostas darbībai neraksturīgs notikums* kā sabotāža vai terorisms.

141. Otrkārt, jebkurš līgums var ietvert risku pārvaldības mehānismu. Proti, Komisija norāda, ka jauna kuģa pasūtījums tiek plānots iepriekš un parasti uz to attiecas detalizēts līgums, kurā ir iekļauti noteikumi par piegādes kavējumiem. Šajā ziņā *NTA* tiesas sēdē ir konstatējusi, ka 2016. gadā noslēgtais līgums bija balstīts uz standarta modeli, kas tiek izmantots starptautiskajā praksē, un tajā bija ietverts kompensācijas mehānisms attiecībā uz neatļautiem kavējumiem. Risku pārvaldības mehānismu esamība līgumos par kuģu piegādi, manuprāt, apstiprina parasta līgumiska riska, kas ir saistīts ar šādu piegādi, esamības atzīšanu.

142. *Irish Ferries* šo konstatējumu nav apstrīdējusi, un šajā ziņā tā ir norādījusi, ka šis mehānisms nebija pietiekams, lai segtu zaudējumus un kaitējumu, kas tai bija nodarīts. Ņemot vērā pasažieru tiesību aizsardzības līmeni, ko ir paredzēts izveidot ar Regulas Nr. 1177/2010 sistēmu, tas, ka parastā līgumiskā riska pārvaldības mehānisms vienas no līgumslēdzējām pusēm ieskatā nav pietiekams, nevar radīt situāciju, kurā šo risku uzņemas pasažieri. Pārvadātājs nevar par sliktu pasažieriem nodot tiem ekonomisko risku, ko tas ir iekļāvis savā parastajā darbībā [55].

143. Tādējādi es iesaku uzskatīt, ka Regulas Nr. 1177/2010 20. panta 4. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka kuģa piegādes aizkavēšanās, kas radusies kādas līgumslēdzējas puses vai šīs puses apakšuzņēmēju rīcības dēļ, ir raksturīga attiecīgā pārvadātāja parastai darbībai, ja tas ir sācis piedāvāt rezervācijas un ir noslēdzis pārvadājuma līgumus ar pasažieriem pirms kuģa nodošanas tā rīcībā, un līdz ar to tā neietilpst jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" šīs tiesību normas izpratnē.

144. Ņemot vērā faktu, ka abi "ārkārtējo apstākļu" noteikšanas kritēriji ir kumulatīvi, šim apsvērumam būtu jābūt pietiekamam, lai uzskatītu, ka kuģa novēlota piegāde nav šāds apstāklis. Tomēr gadījumam, ja Tiesa neņemtu vērā minēto apsvērumu, es tagad pievērsīšos otrā kritērija analīzei.

### *4. Par faktiskas kontroles kritēriju*

145. Judikatūrā, kas attiecas uz pasažieru aviopārvadājumu nozari, Tiesa atsaucas uz pārvadātāja kompetences kritēriju, lai izvērtētu, vai notikums ir varējis būt ārpus tā faktiskās kontroles [56].

146. Šajā kontekstā spriedumā *van der Lans* [57] Tiesa uzskatīja, ka defekta novēršana vai tā radītā nepieciešamība pēc remonta nav ārpus attiecīgā gaisa pārvadātāja faktiskās kontroles, jo tieši viņam ir jānodrošina to lidmašīnu apkope un funkcionēšana, kuras tas izmanto savas saimnieciskās darbības veikšanai.

[55] Pēc analoģijas skat. Malenovský, J., "Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU", no: Bobek, M., un Prassl, J. (red.), *EU Law in the Member States*: *Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart Publishing, Oksforda, 2016, 32. lpp., kurā ir norādīts, ka tas, ka pasažieriem tiek uzlikta atbildība par tādas darbības ekonomisko risku, kuru pārvadātājs brīvi ir veicis, būtu pretrunā mērķim nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību. Turklāt 2018. gada 4. jūlija spriedumā *Wirth* u.c. (C-532/17, EU:C:2018:527, 23. punkts) Tiesa ir uzskatījusi, ka, ņemot vērā mērķi nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību, jēdziena "apkalpojošais gaisa pārvadātājs" interpretācija, kas ir jāņem vērā, ir tā, kas *ļauj nodrošināt, ka pārvadātajiem pasažieriem tiek izmaksāta kompensācija, bez nepieciešamības izmantot pasākumus*, *ko gaisa pārvadātājs*, kas izlēmis izpildīt attiecīgo lidojumu, veicis sadarbībā ar citu gaisa pārvadātāju, lai nodrošinātu tā izpildi.

[56] Skat. nesenos spriedumus, 2019. gada 26. jūnijs, *Moens* (C-159/18, EU:C:2019:535, 20. punkts), un 2019. gada 4. aprīlis, *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2019:288, 26. punkts).

[57] Spriedums, 2015. gada 17. septembris (C-257/14, EU:C:2015:618, 43. punkts).

147. Kā esmu norādījis šo secinājumu 138. punktā, jūras pārvadātāja kompetencē ir nodrošināt savas saimnieciskās darbības veikšanai izmantotās flotes organizēšanu un apkopi. Šajā nolūkā, kā to parāda izskatāmā lieta, tas noslēdz līgumus par kuģu būvniecību. Tādējādi atšķirībā no situācijas, kas minēta spriedumā *van der Lans*[58], šajā gadījumā pārvadātājs vēl neizmanto pasūtīto kuģi.

148. Šajā kontekstā līgumu noslēgšana un to saturs nav ārpus attiecīgā pārvadātāja faktiskās kontroles, kas tam ļauj pārvaldīt noteiktus riskus, tostarp ekonomisko risku, kuram tas ir pakļauts. Tādējādi rodas šāds jautājums – vai pārvadātājam *faktiski ir iespējams kontrolēt* kāda no līgumslēdzējiem vai tā apakšuzņēmēju līgumsaistību izpildi noteiktajā termiņā?[59]

149. Savā judikatūrā Tiesa jau ir spriedusi par faktiskas kontroles kritēriju attiecībā uz trešo personu izdarītiem faktiem, kuri veido – vai bija izraisījuši – notikumus, kas var ietilpt jēdzienā "ārkārtēji apstākļi". No judikatūras izriet, ka pārvadātājam ir faktiska kontrole pār trešo personu izdarītiem faktiem, kuri notikuši sadarbībā ar šo pārvadātāju, vai faktiem, kuru pamatā ir šī pārvadātāja lēmums[60].

150. Spriedumā *Transportes Aéreos Portugueses*[61] Tiesa nesen ir sniegusi jaunus skaidrojumus attiecībā uz šo judikatūru. Vispirms šī sprieduma 42. punktā Tiesa paskaidroja, ka pasažieris ir saistīts ar pārvadātāju ar pārvadājuma līgumu un ka pasažierim ir jāraugās, lai viņš pats netraucētu pienācīgi izpildīt šo līgumu. Turpinājumā šī sprieduma 43. punktā Tiesa uzskatīja, ka, pirmām kārtām, pasažiera problemātiskā uzvedība, kas ir attaisnojusi attiecīgā lidojuma maiņu, no attiecīgā apkalpojošā gaisa pārvadātāja puses principā nav kontrolējama, jo pasažiera uzvedība un reakcija uz apkalpes lūgumiem nav paredzama, un, otrām kārtām, gaisa kuģa kapteiņa un apkalpes rīcībā ir tikai ierobežoti līdzekļi šāda pasažiera kontrolēšanai. No tā es secinu, ka tas, ka pārvadātājs izstrādā līguma, kas noslēgts ar pasažieri, noteikumus, automātiski nenozīmē, ka šim pārvadātājam ir iespējams kontrolēt šī pasažiera uzvedību. Tomēr Tiesa arī attiecībā uz faktiskas kontroles kritēriju ir precizējusi, ka ir jāpārbauda, vai pārvadātājs nav veicinājis attiecīgā pasažiera problemātisko uzvedību vai arī šis pārvadātājs ir varējis paredzēt šādu uzvedību un veikt atbilstošus pasākumus, balstīdamies uz pazīmēm, kas brīdina par šādu uzvedību[62]. Tiesa ir uzskatījusi, ka šādos apstākļos minētajam pārvadātājam būtu bijis jākontrolē šāda pasažiera problemātiskā uzvedība[63].

151. Šajā ziņā ir jānorāda, ka *Irish Ferries* apgalvo, ka pirms 2016. gada līguma noslēgšanas tika veikta kuģu būvētavu novērtēšana un pārdomāta atlase. *NTA* šo apgalvojumu neapšauba. Līdz ar to nekas neļauj uzskatīt, ka *Irish Ferries* vai *ICG* tās judikatūras izpratnē, kas izriet no sprieduma *Transportes Aéreos Portugueses*[64], aktīvi vai aiz neuzmanības būtu veicinājušas kuģa novēlotu piegādi. Šo iemeslu dēļ, ja Tiesa nepiekristu manai analīzei par pirmo "ārkārtējo apstākļu" noteikšanas kritēriju un veiktu otrā kritērija analīzi, es iesaku uzskatīt, ka kuģa novēlota piegāde no pārvadātāja puses nebija kontrolējama. Līdz ar to šī novēlotā piegāde varētu atbrīvot pārvadātāju no tā atbildības kā ārkārtējs apstāklis.

58 Spriedums, 2015. gada 17. septembris (C-257/14, EU:C:2015:618).

59 Jānorāda, ka 2016. gada līgumu noslēdza nevis *Irish Ferries*, bet gan *ICG*. Taču šajā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu nekas nenorāda uz to, ka, ņemot vērā attiecības starp šīm vienībām, to, ko varēja kontrolēt *ICG*, nebija iespējams kontrolēt *Irish Ferries*.

60 Skat. 50. zemsvītras piezīmi.

61 Spriedums, 2020. gada 11. jūnijs (C-74/19, EU:C:2020:460).

62 Skat. neseno spriedumu, 2020. gada 11. jūnijs, *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, 45. punkts).

63 Skat. neseno spriedumu, 2020. gada 11. jūnijs, *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, 47. punkts).

64 Spriedums, 2020. gada 11. jūnijs (C-74/19, EU:C:2020:460).

## *5. Par iespējamiem pasākumiem*

152. Pat pieņemot, ka kuģa piegādes aizkavēšanās varētu būt "ārkārtējs apstāklis", pārvadātājam vēl būtu jāpierāda, ka, pat veicot visus iespējamos pasākumus, t.i., veltot visu tā rīcībā esošo personālu vai materiālus un finanšu līdzekļus, tas acīmredzami nebūtu varējis, neuzņemoties attiecīgajā brīdī uzņēmuma spējām neatbilstošus upurus, novērst, ka ārkārtējie apstākļi, kas to skar, izraisa pārvadājumu pakalpojuma atcelšanu vai aizkavēšanos [65]. Šajā ziņā ir jāņem vērā tikai tie pasākumi, kuri attiecīgajam pārvadātājam tik tiešām var būt jāveic, izslēdzot pasākumus, kuri ietilpst trešo personu kompetencē [66].

153. Protams, ir taisnība, ka ir jāatstāj iesniedzējtiesas ziņā pašai izvērtēt, vai attiecīgās lietas apstākļos pārvadātāja rīcībā bija iespējamie pasākumi, lai izvairītos no konkrētā ārkārtējā apstākļa. Tomēr, lai palīdzētu iesniedzējtiesai un sniegtu noderīgu atbildi uz tās jautājumu, Tiesa varētu sniegt skaidrojumus par pamatlietas dalībnieku visstrīdīgāko jautājumu [67].

154. Patiesībā *NTA* apgalvo, ka *Irish Ferries* nav veikusi iespējamos pasākumus, kas bija tās rīcībā, lai izvairītos no pasažieru pārvadājumu pakalpojumu atcelšanas. Konkrētāk, *Irish Ferries* esot reģistrējusi rezervācijas pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem ar kuģi laikā, kad tā nebija kuģa īpašniece un kuģis nebija tās rīcībā, un kad tā nevarēja būt pārliecināta, ka brīdī, kad būs jāsniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, tā būs kuģa īpašniece vai kuģis būs tās rīcībā. Savukārt *Irish Ferries* norāda, ka tas, ka netiek reģistrētas rezervācijas attiecībā uz pārvadājumu pakalpojumiem jaunajā maršrutā, būtu neatbilstošs upuris judikatūras izpratnē.

155. Ir taisnība – varētu apgalvot, ka *Irish Ferries* iepriekš noteiktais termiņš starp kuģa piegādi un tā nodošanu ekspluatācijā nebija pietiekams, lai uzskatītu, ka šim pārvadātājam nebija piemērotāku pasākumu, lai izvairītos no traucējumiem pārvadājumu pakalpojuma izpildē.

156. Šādos apstākļos, ja pretēji tam, ko es ierosinu šajos secinājumos, Tiesa uzskatītu, ka kuģa piegādes aizkavēšanās attiecībā uz jauno maršrutu nav notikums, kas ir raksturīgs attiecīgā pārvadātāja parastai darbībai (pirmais "ārkārtējo apstākļu" noteikšanas kritērijs), tad, manuprāt, nevar pieprasīt, lai šis pārvadātājs nereģistrētu rezervācijas līdz brīdim, kad kuģu būvētava nodos šo kuģi pārvadātāja rīcībā kopā ar visu nepieciešamo sertifikāciju. Proti, uzskatīt par "iespējamu pasākumu" to, ka netiek reģistrētas rezervācijas līdz neparedzamam brīdim, kad šī kavēšanās tiek pārvarēta, vai pat bez jebkāda ierobežojuma laikā, būtu pretrunā apsvērumam, ka šī aizkavēšanās nav raksturīga parastai darbībai un tādējādi var ietilpt jēdzienā "ārkārtēji apstākļi".

157. Neskarot iepriekš minētās piezīmes attiecībā uz otro "ārkārtējo apstākļu" noteikšanas kritēriju, es saglabāju nostāju, kuru esmu norādījis šo secinājumu 143. punktā. Ņemot vērā to, ka saskaņā ar šo nostāju pirmais "ārkārtējo apstākļu" noteikšanas kritērijs šajā lietā nav izpildīts, nav nepieciešams izvērtēt nedz otro kritēriju, nedz arī to, vai pārvadātāja rīcībā bija "iespējamie pasākumi".

[65] Pēc analoģijas skat. spriedumu, 2011. gada 12. maijs, Eglītis un Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, 25. punkts).

[66] Pēc analoģijas skat. spriedumus, 2017. gada 4. maijs, *Pešková* un *Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342, 44. punkts), un 2019. gada 26. jūnijs, *Moens* (C-159/18, EU:C:2019:535, 27. punkts).

[67] Šādi rīkojoties, Tiesas atbildei būtu abstraktāks tvērums, ņemot vērā jautājumu par "iespējamiem pasākumiem", un tā būtu noderīga visām Savienības valstu tiesām, vienlaikus atstājot iesniedzējtiesas ziņā izskatāmajā lietā pašai izvērtēt, vai šīs lietas apstākļos pārvadātājam bija pieejami iespējamie pasākumi Regulas Nr. 1177/2010 20. panta 4. punkta izpratnē. Šajā nozīmē skat. Švāby, D., "La responsabilité en matière de transport aérien de passagers à l'intersection de trois systèmes juridiques", no: Petrlík, D., Bobek, M. un Passer, J. M. (dir.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, Bruylant, Brisele, 2020, 491. lpp.

## *F. Par Regulas Nr. 1177/2010 24. panta interpretāciju*

158. Ar septīto jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai kompensācijas pieprasījums saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 19. pantu var tikt pielīdzināts sūdzībai šīs regulas 24. panta izpratnē un tādējādi pasažierim kompensācijas pieprasījums pārvadātājam ir jāiesniedz divu mēnešu laikā no dienas, kad pārvadājumu pakalpojums tika sniegts vai kad to vajadzēja sniegt, lai valsts struktūra, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi, varētu sodīt par šīs kompensācijas neizmaksāšanu.

159. Lai gan iesniedzējtiesa neprecizē pasažieru skaitu un brīdi, kurā tie ir iesnieguši kompensācijas pieprasījumus atbilstoši Regulas Nr. 1177/2010 19. pantam, šķiet, ka septītā jautājuma pamatā ir *Irish Ferries* arguments, ka *NTA* neesot ierobežojusi lēmuma un paziņojumu iedarbību tikai attiecībā uz pasažieriem, kuri bija iesnieguši sūdzību saskaņā ar šīs regulas 24. pantu. Tātad nevar uzskatīt, ka ir acīmredzams, ka šim jautājumam nav nekādas saistības ar pamatlietas faktisko situāciju vai tās priekšmetu.

160. Uzreiz ir jānorāda, ka Regulas Nr. 1177/2010 24. panta 2. punktā ir noteikts ne tikai sūdzības iesniegšanas termiņš, bet arī termiņi, kādos pārvadātājam ir jāizskata sūdzība un jāatzīst tā par pamatotu vai jānoraida. Tāpat šīs regulas 19. pantā ir paredzēts atsevišķs termiņš, lai izskatītu kompensācijas pieprasījumus, kuri ir iesniegti, pamatojoties uz šo tiesību normu. Minētās regulas 19. panta 5. punktā pārvadātājam ir noteikts pienākums izmaksāt kompensāciju, kas ir maksājama pasažierim, mēneša laikā pēc kompensācijas pieprasījuma iesniegšanas. Šādos apstākļos, protams, *a priori* varētu apgalvot, ka šī tiesību norma ir *lex specialis* attiecībā pret Regulas Nr. 1177/2010 24. panta 2. punktu, jo šīs abas tiesību normas attiecas uz termiņiem kompensācijas pieprasījumu izskatīšanai, neietekmējot termiņu sūdzības iesniegšanai, kas ir noteikts šīs regulas 24. panta 2. punktā.

161. Papildus tam Regulas Nr. 1177/2010 24. panta 1. punktā ir noteikts, ka pārvadātājiem ir jāizveido sūdzību izskatīšanas mehānisms attiecībā uz šajā regulā paredzētajām tiesībām un pienākumiem. Šī tiesību norma varētu likt domāt, ka jēdziens "sūdzība" attiecas uz visām Regulā Nr. 1177/2010 paredzētajām tiesībām un pienākumiem, tostarp tiesībām uz kompensāciju, kas paredzētas šīs regulas 19. pantā.

162. Tomēr es uzskatu, ka Regulas Nr. 1177/2010 sistēmā kompensācijas pieprasījums nevar tikt pielīdzināts sūdzībai.

163. Proti, pirmkārt, lai aprakstītu termiņu izraisošo notikumu attiecībā uz pārvadātāju, Regulas Nr. 1177/2010 19. panta 5. punktā ir atsauce nevis uz sūdzības saņemšanas brīdi, bet uz kompensācijas pieprasījuma iesniegšanas brīdi.

164. Otrkārt, atšķirībā no Regulas Nr. 1177/2010 24. panta 2. punkta šīs regulas 19. panta 5. punktā nav paredzēts, ka pārvadātājs izskata kompensācijas pieprasījumu un var to atzīt par pamatotu vai noraidīt. Saskaņā ar šo pēdējo minēto tiesību normu "kompensāciju izmaksā viena mēneša laikā pēc kompensācijas pieprasījuma iesniegšanas". Šī atšķirība starp sūdzību un kompensācijas pieprasījumu izskatīšanas veidu pilnībā atbilst šo pēdējo minēto būtībai. Proti, saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 19. panta 1. punktu pienākšanas aizkavēšanās rada finansiāla rakstura prasījumu par labu pasažierim, kura samaksu viņš var pieprasīt no pārvadātāja, un šis pieprasījums šim pēdējam minētajam kā parādniekam ir jāapmierina.

165. Treškārt, saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 25. panta 3. punktu par šīs regulas varbūtēju pārkāpumu ikviens pasažieris var iesniegt sūdzību valsts struktūrai, kas ir atbildīga par minētās regulas izpildi[68]. Šajā tiesību normā arī ir paredzēts, ka dalībvalsts var pieņemt lēmumu, ka pasažieris sūdzību vispirms iesniedz pārvadātājam vai ka valsts izpildstruktūra atzīst šo sūdzību kā apelācijas instance. No tā es secinu, ka pārvadātājiem un valstu izpildstruktūrām ir pienākums izskatīt sūdzības, kurām ir viens un tas pats priekšmets, jeb izskatīt tās pašas sūdzības.

166. Šajā kontekstā Regulas Nr. 1177/2010 24. apsvērumā ir paskaidrots, ka valstu struktūru, lai veiktu izpildes funkcijas, izraudzīšanās neietekmē pasažieru tiesības vērsties tiesā ar prasību saņemt tiesisku aizsardzību saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem. Tādējādi pasažieris var atsaukties uz savu prasījumu saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 19. pantu valsts tiesās. Šādā tiesvedībā divu mēnešu termiņš nebūtu piemērojams. Atsauce uz valsts tiesību aktiem, kas ir ietverta šīs regulas 24. apsvērumā, apstiprina šo interpretāciju. Proti, uzskats, ka divu mēnešu termiņš ir piemērojams ārpus tiesas kontekstā, nozīmētu uzlikt pasažierim pienākumu turpināt tiesvedību, neļaujot valstu struktūrām, kuras ir atbildīgas par to, lai tiktu nodrošināta Regulas Nr. 1177/2010 ievērošana, sodīt par atteikumu izmaksāt kompensāciju šim pasažierim tādēļ, ka šis termiņš ir pagājis.

167. Tādēļ Regulas Nr. 1177/2010 24. panta 2. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka attiecībā uz sankcijas uzlikšanu pārvadātājam par tādas kompensācijas neizmaksāšanu, kura ir maksājama pasažierim saskaņā ar šīs regulas 19. pantu, nav izvirzīts nosacījums, lai pasažieris būtu iesniedzis pārvadātājam kompensācijas pieprasījumu divu mēnešu laikā no dienas, kad pārvadājumu pakalpojums tika sniegts vai kad to vajadzēja sniegt.

### *G. Par Regulas Nr. 1177/2010 25. panta interpretāciju*

168. Ar astoto jautājumu iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai valsts struktūras, kas ir atbildīga par Regulas Nr. 1177/2010 izpildi un ko dalībvalsts ir izveidojusi saskaņā ar šīs regulas 25. panta 1. punktu, kompetence attiecas tikai uz pārvadājumu pakalpojumiem no ostām, kuras atrodas šīs dalībvalsts teritorijā, vai arī šī kompetence ietver arī pārvadājumu pakalpojumus atpakaļceļa izpratnē no citas dalībvalsts uz tās ostām.

169. Regulas Nr. 1177/2010 25. panta formulējums var likt domāt, ka uz šo jautājumu ir jāatbild noliedzoši. Saskaņā ar šo tiesību normu dalībvalsts izraudzītā valsts struktūra ir atbildīga par šīs regulas izpildi attiecībā uz pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem no ostām, kuras atrodas attiecīgās dalībvalsts teritorijā, kā arī pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem no trešās valsts uz minētajām ostām.

170. Šķiet, ka iesniedzējtiesa pilnībā apzinās minētās tiesību normas gramatiskās interpretācijas sekas. Astotā jautājuma formulējums norāda uz to, ka šī tiesa vēlas noskaidrot, vai attiecībā uz apstākli, ka valsts struktūras kompetence tiek īstenota attiecībā uz pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, saistībā ar kuriem pārvadājums ir bijis brauciens turp un atpakaļ no Īrijas uz Franciju, varētu tikt sniegta šīs pašas tiesību normas atšķirīga interpretācija.

[68] Jānorāda, ka, raksturojot sūdzību, Regulas Nr. 1177/2010 23. apsvērumā ir atsauce uz palīdzību ostā vai uz kuģa.

171. Šajā kontekstā tiesas sēdē *Irish Ferries* ir norādījusi, ka atsevišķiem pasažieriem pārvadājums neietvēra braucienu turp un atpakaļ no ostas, kas atrodas Īrijas teritorijā. *Irish Ferries* uzskata, ka Francijā ir sākusies vairāk nekā puse no jūrasbraucieniem. Tomēr astotā jautājuma formulējumā ir skaidra atsauce uz jūrasbraucienu atpakaļceļa izpratnē (*a return sailing*), un tādēļ šis jautājums ir jāanalizē no šāda skatpunkta.

### *1. Par Regulas Nr. 1177/2010 25. panta 1. un 3. punktu*

172. Vispirms ir jāizvērtē *NTA* argumentācija saistībā ar Regulas Nr. 1177/2010 25. panta 3. punktu, saskaņā ar kuru ikviens pasažieris var iesniegt sūdzību kompetentajai struktūrai, kas izraudzīta saskaņā ar šīs regulas 25. panta 1. punktu, vai kādai citai dalībvalsts izraudzītai kompetentai struktūrai. *NTA* interpretē atsauci uz "kādu citu dalībvalsts izraudzītu kompetentu struktūru" tādējādi, ka pasažieris var iesniegt savu sūdzību par pārvadājumu, kas ir brauciens turp un atpakaļ, kādas no divu to dalībvalstu struktūrās, kuru teritorijās atrodas ostas, uz kurām attiecas šis pārvadājums.

173. Tomēr mani nepārliecina *NTA* izvirzītā Regulas Nr. 1177/2010 25. panta interpretācija, saskaņā ar kuru pasažieris var izvēlēties struktūru, kurā viņš var iesniegt savu sūdzību, jo šāda interpretācija nozīmētu, ka tiek atzīts, ka pastāv alternatīva divu dalībvalstu struktūru kompetence, kuras ietvaros šīs struktūras nodrošinātu šīs regulas ievērošanu attiecībā uz vieniem un tiem pašiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

174. Proti, astotais jautājums nav tikai par to, kurā dalībvalstī pasažieris var iesniegt savu sūdzību, bet vispārīgāk attiecas uz to valstu struktūru kompetenci, kuras ir atbildīgas par Regulas Nr. 1177/2010 izpildi un kuras dalībvalstis ir izraudzījušās saskaņā ar šīs regulas 25. panta 1. punktu.

175. Šajā ziņā dalībvalsts izraudzītajai valsts struktūrai ir uzticēts uzdevums veikt vispārēju uzraudzību pār Regulas Nr. 1177/2010 izpildi attiecībā uz pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem no ostām, kuras atrodas šīs dalībvalsts teritorijā, un pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem no trešās valsts uz minētajām ostām. Šādi rīkojoties, šāda struktūra, kā tas izriet no šīs tiesību normas, veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu šīs regulas ievērošanu.

176. Saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 28. pantu dalībvalstis savukārt paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu šo noteikumu īstenošanu. Īrijas tiesībās *NTA* izdoto paziņojumu par šādiem pārkāpumiem neievērošana tiek sodīta ar naudas sodiem. Kompetence izdot šādus paziņojumus ir jāīsteno tādai valsts struktūrai, kas ir atbildīga par minētās regulas izpildi, kā *NTA*, ievērojot šīs pašas regulas 25. panta 1. punktā paredzētās robežas.

177. Tādējādi nevar uzskatīt, ka jebkurai valsts struktūrai ir kompetence attiecīgo pasažieru pārvadājumu pakalpojumu vispārējās uzraudzības jomā, jo šī kompetence nozīmē sankciju uzlikšanu par Regulas Nr. 1177/2010 pārkāpumiem, kas ietilpst šīs kompetences teritoriālajā piemērošanas jomā.

178. Tagad izvērtējot Regulas Nr. 1177/2010 25. panta 3. punktu, ir jānorāda, ka tas attiecas tikai uz sūdzību izskatīšanu. Turklāt saskaņā ar šo tiesību normu tās var iesniegt *kompetentajai struktūrai, kas izraudzīta saskaņā ar minētās regulas 25. panta 1. punktu*, vai *kādai citai dalībvalsts izraudzītai kompetentai struktūrai*. No tā es secinu, ka valsts struktūra, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi, ne vienmēr ir vienīgā iestāde, kuras kompetencē ir izskatīt

sūdzības. Dalībvalsts var izveidot citu šim nolūkam kompetentu struktūru. Tātad kompetence izskatīt jūras pasažieru sūdzības var būt neatkarīga no kompetences, kuras ietvaros tiek veikta vispārēja rakstura uzraudzība [69].

179. Pārsniedzot šo Regulas Nr. 1177/2010 25. panta 3. punkta interpretāciju, *NTA* apgalvo, ka atsauce uz *dalībvalsts* izraudzīto kompetento struktūru nozīmē, ka pasažieris var vērsties arī citas dalībvalsts kompetentajās struktūrās, nevis tās dalībvalsts, kuras teritorijā atrodas iekāpšanas osta.

180. Šajā kontekstā, pirmkārt, Regulas Nr. 1177/2010 25. panta 3. punkts sagatavošanas darbu laikā tika interpretēts atšķirīgi. Proti, Parlaments un Padome šo tiesību normu ir sapratuši tādējādi, ka tā attiecas uz *vairākām vienā un tajā pašā dalībvalstī izveidotām kompetentajām struktūrām* [70], proti, dalībvalstī, kuras teritorijā atrodas iekāpšanas osta.

181. Otrkārt, šķiet, ka Komisija šo tiesību normu saprot tādējādi, ka pasažieris var izvēlēties vērsties citas dalībvalsts izraudzītajā valsts struktūrā, kas ir atbildīga par Regulas Nr. 1177/2010 izpildi [71], *tomēr nenorādot, ka šī valsts struktūra ir kompetenta* šīs regulas 25. panta 3. punkta izpratnē. Analoģisku Regulas Nr. 261/2004 normu kontekstā Komisija skaidri norāda, ka šādā gadījumā *iestāde, kurā ir vērsies aviopasažieris, nav kompetentā iestāde* un ka sūdzība ir jāpārsūta kompetentajai iestādei, kas ir atbildīga par regulas izpildi un ko ir izraudzījusies cita dalībvalsts [72].

182. Šādos apstākļos, lai gan es uzskatu, ka pasažieris var iesniegt sūdzību par pārvadājumu, kas ir brauciens turp un atpakaļ, kādas no divu dalībvalstu struktūrām, kuru teritorijās atrodas ostas, uz kurām attiecas šis pārvadājums, tas tomēr nenozīmē, ka visu šo struktūru kompetencē ir veikt vispārējo uzraudzību, kas ir minēta Regulas Nr. 1177/2010 25. panta 1. punktā, saistībā ar pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, uz kuriem ir atsauce sūdzībā.

[69] Ir taisnība, ka 2016. gada 17. marta spriedumā *Ruijssenaars* u.c. (C-145/15 un C-146/15, EU:C:2016:187, 30. punkts) Tiesa attiecībā uz analogām tiesību normām, kas ir spēkā aviopārvadājumu jomā, ir uzskatījusi, ka Regulas Nr. 261/2004 16. panta 2. punktā paredzētā kompetence izskatīt sūdzības ir aspekts, kas izriet no šīs regulas 16. panta 1. punktā minētās iestādes uzdevuma veikt vispārēju uzraudzību. Tomēr, pirmkārt, šis spriedums attiecās uz valsts iestādi, kas ir atbildīga par Regulas Nr. 261/2004 izpildi. Tātad runa nebija par "citu dalībvalsts izraudzītu kompetento iestādi". Otrkārt, Regulas Nr. 1177/2010 25. panta 3. punktā nav precīzi pārņemts Regulas Nr. 261/2004 16. panta 2. punkta formulējums.

[70] Skat. izskaidroto 68. grozījumu Ziņojumā par regulas priekšlikumu (COM(2008) 816, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)), kā arī Padomes kopējo nostāju, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004, 14849/09 ADD 1, 9. lpp.

[71] Skat. Komisijas dokumentu "National Enforcement Bodies (NEB) for maritime transport have to guarantee the good application of Regulation 1177/2010 and passengers can lodge a complaint with them if believe that their rights were not respected", https://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime_fr, saskaņā ar kuru "*the competent NEB is the NEB of the EU country of departure except when the service departs from a third country. Then, the NEB of the EU country of arrival is competent. However, passengers are free contact the NEB of their choice*" ("kompetentā [valsts struktūra, kas ir atbildīga par regulas izpildi] (turpmāk tekstā – "valsts izpildstruktūra"), ir tās Savienības valsts izpildstruktūra, no kuras izceļo, izņemot, ja pakalpojums tiek sniegts no trešās valsts. Šajā gadījumā kompetenta ir tās Savienības valsts izpildstruktūra, kurā ieceļo. Tomēr pasažieriem ir tiesības sazināties ar valsts izpildstruktūru pēc savas izvēles").

[72] Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 16. panta 2 punktu "jebkurš pasažieris var iesniegt sūdzību *jebkurā 1. punktā minētajā atbildīgajā iestādē* vai *kādā citā dalībvalsts izraudzītā kompetentajā iestādē* par šīs regulas noteikumu iespējamu pārkāpumu jebkurā lidostā, kas atrodas minētās *dalībvalsts* teritorijā, vai sakarā ar lidojumu no kādas trešās valsts uz lidostu minētās dalībvalsts teritorijā" (mans izcēlums). Informatīvajā dokumentā par sūdzību izskatīšanu saistībā ar Regulu Nr. 261/2004 (*NEB – NEB Complaint Handling Procedure under Regulation (EC)* N°261/2004, 2019. gada februāra versija, 2. punkts, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/neb-neb_complaint_handling_procedures.pdf) Komisija konstatē, ka "iestādes, kas ir atbildīga par regulas izpildi, kompetencē ir sūdzības saistībā ar lidojumu kavēšanos vai atcelšanu no tās teritorijas (izlidošanas dalībvalsts)". Turklāt šajā dokumentā, tāpat kā Komisijas sākotnējā priekšlikumā, uz kuru ir balstīta Regula Nr. 261/2004 (skat. 18. pantu priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (COM(2001) 784, galīgā redakcija – (COD 2001/0305), ir skaidri minēta sūdzību nosūtīšana starp iestādēm, kuras ir izveidotas dažādās dalībvalstīs. No tā izriet, ka citas dalībvalsts iestādei nav *kompetences* šīs regulas 16. panta 2. punkta izpratnē.

### *2. Par jēdzienu "pasažieru pārvadājumu pakalpojums", ņemot vērā braucienu turp un atpakaļ*

183. Argumentācija, kas ir balstīta uz to jēdzienu īpašu izpratni, kuri ir izmantoti Regulas Nr. 1177/2010 25. panta 1. punktā, varētu likt apšaubīt šīs tiesību normas gramatiskās interpretācijas sekas.

184. Tas, ka tiek uzskatīts, ka Regulas Nr. 1177/2010 25. panta 1. punkta ietvaros jēdziens "pasažieru pārvadājumu pakalpojums", ja pārvadājums ir brauciens turp un atpakaļ, ietver jūrasbraucienu turpceļa izpratnē un jūrasbraucienu atpakaļceļa izpratnē, nozīmētu atzīt tās dalībvalsts struktūru kompetenci, kuras teritorijā atrodas šī pirmā jūrasbrauciena iekāpšanas ostas.

185. *Irish Ferries* atsaucas uz šo argumentāciju, norādot, ka Regulas Nr. 261/2004 kontekstā Tiesa ir uzskatījusi, ka jēdziens "lidojums" šīs regulas izpratnē būtībā ir viena gaisa pārvadātāja darbība, kas tādējādi zināmā veidā ir šī pārvadājuma "vienība"[73]. Tiesas sēdē *NTA*, šķiet, ir atsaukusies uz šo apsvērumu, norādot, ka attiecībā uz Regulu Nr. 1177/2010 tad, ja pārvadājums ir brauciens turp un atpakaļ, rezervētais pakalpojums ietver divas daļas.

186. Lai gan Regulas Nr. 1177/2010 3. panta f) punktā ir definēts jēdziens "pasažieru pārvadājumu pakalpojums", šajā definīcijā nav ietverta norāde, kas ļautu noteikt, vai pārvadājums, kas ir brauciens turp un atpakaļ, ir viens pakalpojums. Šādas norādes tomēr var atrast citās šīs regulas normās.

187. Šajā kontekstā Regulas Nr. 1177/2010 19. panta 4. punktā ir noteikta kārtība, kādā tiek aprēķināta kompensācija, kas ir maksājama pasažierim pienākšanas aizkavēšanās gadījumā, ņemot vērā *pārvadājumu, kas ir brauciens turp un atpakaļ*, un šīs regulas franču valodas redakcijā ir noteikts, ka tad, ja aizkavēšanās notiek turpceļā vai atpakaļceļā, šo kompensāciju aprēķina attiecībā pret pusi no cenas, kas samaksāta par pārvadājumu, kas veikts, izmantojot *pasažieru pārvadājuma pakalpojumu* ("est calculée par rapport à la moitié du prix payé pour le transport effectué au moyen *du service de transport de passagers*"). Tomēr citās valodu redakcijās ir norādīts, ka šo kompensāciju aprēķina attiecībā pret pusi no cenas, kas samaksāta par pārvadājumu, kurš veikts, izmantojot *šo pasažieru pārvadājuma pakalpojumu*[74], vai attiecībā pret pusi no cenas, kas samaksāta par *šo pasažieru pārvadājuma pakalpojumu*[75]. Šajās valodu redakcijās norādāmā vietniekvārda izmantošana izteicienā "*šis* pakalpojums", šķiet, veido atsauci uz šīs regulas 19. panta 3. punktu, kas attiecas uz *aizkavēto pasažieru pārvadājumu pakalpojumu*.

188. Sākotnēji šķiet, ka Regulas Nr. 1177/2010 19. panta 4. punkts var likt secināt, ka pārvadājums, kas ir brauciens turp un atpakaļ, tiek veikts, izmantojot vienu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu.

189. Tomēr, pirmkārt, šajā tiesību normā šāds pārvadājums ir sasaistīts ar šādu pakalpojumu tikai tad, ja viens no diviem jūrasbraucieniem ir aizkavējies.

[73] Spriedums, 2008. gada 10. jūlijs, *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, 40. punkts).

[74] Skat. angļu valodas redakciju ("[..] shall be calculated in relation to half of the price paid for *the transport by that passenger service*") un spāņu valodas redakciju ("[..] se calculará en relación con el 50 % del precio abonado por *el transporte en dicho servicio de pasaje*").

[75] Skat. vācu valodas redakciju ("wird [...] auf der Grundlage des halben Fahrpreises für *diesen Personenverkehrsdienst* berechnet") un poļu valodas redakciju ("[...] obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za *tę usługę przewozu pasażerskiego*").

190. Otrkārt, izņemot Regulas Nr. 1177/2010 19. panta 1. punktu, jēdziens "pārvadājums" nav izmantots citās šīs regulas normās. Lai gan jēdziens "ceļojums" ir līdzvērtīgs jēdzienam "pasažieru pārvadājumu pakalpojums", varētu rasties jautājums par iemeslu, kādēļ likumdevējs nav izmantojis šo otro jēdzienu minētās regulas 19. panta 4. punkta formulējumā.

191. Treškārt, Regulas Nr. 1177/2010 18. panta 1. punktā ir paredzēts, ka gadījumos, uz kuriem attiecas šī tiesību norma, pasažierim nekavējoties piedāvā šādas izvēles iespējas: "mainīt maršrutu līdz *galamērķim*, [kā izklāstīts pārvadājuma līgumā]", vai "saņemt biļetes cenas atlīdzību un, attiecīgā gadījumā, bez maksas pēc iespējas drīzāku atpakaļbraucienu *uz sākotnējo izbraukšanas vietu* saskaņā ar pārvadājuma līgumu"[76]. Ja pārvadājums ir brauciens turp un atpakaļ, uzskats, ka pastāv viens pasažieru pārvadājumu pakalpojums, tādējādi nozīmētu uzskatīt, ka šī pakalpojuma galamērķis būtu identisks tā sākotnējai izbraukšanas vietai[77].

192. Līdz ar to nevar uzskatīt, ka tad, ja pārvadājums ir brauciens turp un atpakaļ, pasažieru pārvadājumu pakalpojums ir viens.

193. Tagad ir jānosaka, vai apstāklis, ka kompetence veikt vispārēju uzraudzību tiek īstenota attiecībā uz pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, saistībā ar kuriem pārvadājums ir brauciens turp un atpakaļ, var mīkstināt Regulas Nr. 1177/2010 25. panta 1. punkta gramatiskās interpretācijas sekas, neizmantojot jēdziena "pasažieru pārvadājumu pakalpojums" niansētu interpretāciju.

### *3. Par valsts struktūru, kas ir atbildīga par Regulas Nr. 1177/2010 izpildi, ņemot vērā pārvadājumu, kas ir brauciens turp un atpakaļ*

194. Lai šajā kontekstā aplūkotu turpmāk izklāstītos apsvērumus, es atgādinu, ka saskaņā ar tradicionālo publisko tiesību vai starptautisko publisko tiesību loģiku dalībvalsts izveidotas struktūras kompetencei principā būtu jāaprobežojas ar tās teritoriju vai, precīzāk, situācijām, kurām ir pietiekama tuvumā esamības saikne ar šo dalībvalsti un/vai tās teritoriju.

195. Turklāt, kā jau esmu minējis, Regulas Nr. 1177/2010 25. panta 1. punktā ir skaidri paredzēts, ka valsts struktūras kompetence ietver arī pārvadājumu pakalpojumu uzraudzību no trešām valstīm uz kādu no dalībvalstīm. Savienības likumdevējs tātad neliedz pasažieriem iespēju vērsties kādas dalībvalsts izraudzītajā valsts struktūrā, ja pārvadājuma pakalpojums netiek sniegts no ostām, kas atrodas Savienībā.

196. Regulas Nr. 1177/2010 25. pants ir jālasa 2. panta gaismā, kurā ir noteikta šīs regulas darbības joma. Saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 2. panta 1. punkta b) apakšpunktu šo regulu piemēro attiecībā uz pasažieriem, kuri ceļo, izmantojot pārvadājumu pakalpojumus no trešās valsts uz kādu no dalībvalstīm, ar noteikumu, ka pakalpojumu sniedz pārvadātājs, kurš veic uzņēmējdarbību dalībvalsts teritorijā vai sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus uz dalībvalsts teritoriju vai no tās.

197. No tā izriet, ka, pirmkārt, tuvumā esamības saikne, kas pastāv starp dalībvalsti, kurā atrodas izkāpšanas osta, un pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem no trešās valsts, principā ir pietiekama, lai šīs dalībvalsts izraudzītajai valsts struktūrai piešķirtu kompetenci attiecībā uz šo pakalpojumu uzraudzību.

[76] Mans izcēlums.

[77] Pēc analoģijas skat. spriedumu, 2008. gada 10. jūlijs, *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, 34. punkts).

198. Otrkārt, valstu struktūru, kuras dalībvalstis ir izraudzījušās, lai piemērotu Regulu Nr. 1177/2010, kompetences apjoms principā sakrīt ar aizsardzības, kas ar šo regulu piešķirta pasažieriem, teritoriālo apjomu. Šīm struktūrām ir jābūt kompetentām visās situācijās, kad šajā regulā atzītās pasažieru tiesības potenciāli varētu tikt pārkāptas [78], un kompetences sadalījumam starp tām ir tikai pakārtots raksturs attiecībā pret vēlmi nodrošināt šo sakritību. Lai atbildētu uz astoto jautājumu, tagad ir jānosaka, kā šis sadalījums ir īstenots Savienībā.

199. Šajā ziņā es uzskatu, ka, ņemot vērā dalībvalstu savstarpējo uzticēšanos, kas ļauj izveidot un uzturēt telpu bez iekšējām robežām, attiecībā uz kompetences sadalījumu starp tām ne vienmēr ir jāievēro tradicionālie publisko tiesību vai starptautisko publisko tiesību principi. To ievērojot, Regulas Nr. 1177/2010 sistēmā šis kompetences sadalījums, šķiet, vienmēr ir balstīts uz tuvumu starp tās dalībvalsts teritoriju, kuras teritorijā atrodas iekāpšanas vai izkāpšanas osta, un attiecīgo pasažieru pārvadājumu pakalpojumu.

200. Gadījumā, ja pārvadājums, kas ir brauciens turp un atpakaļ, ietverot divus dažādus jūrasbraucienus, un kas būtu bijis jānodrošina pārvadātājam, ir pilnībā atcelts, saikne starp jūrasbraucienu atpakaļceļa izpratnē un tās dalībvalsts teritoriju, kurā atrodas iekāpšanas osta šim jūrasbraucienam, nešķiet vairāk atbilstoša kā saikne starp minēto jūrasbraucienu un tās dalībvalsts teritoriju, kurā atrodas izkāpšanas osta minētajam jūrasbraucienam. Šī pēdējā minētā osta principā ir arī iekāpšanas osta attiecībā uz jūrasbraucienu turpceļa izpratnē. Proti, tāpat kā to dara Komisija, es uzskatu, ka šādā gadījumā šīs dalībvalsts struktūra principā vislabāk var novērtēt traucējumus un uzraudzīt palīdzību pasažieriem saistībā ar šiem diviem jūrasbraucieniem, kuri ir atcelti pilnībā.

201. Tādējādi es uzskatu, ka šīs valsts struktūras kompetence veikt vispārēju uzraudzību ietver to, ka tiek nodrošināta ikviena pasažiera tiesību ievērošana, kuram iekāpšanas osta jūrasbraucienam turpceļā atrodas šīs struktūras dalībvalsts teritorijā, kā arī attiecībā uz jūrasbraucienu atpakaļceļā. Tā kā pārvadājums, kas ir ticis atcelts pilnībā, ir brauciens turp un atpakaļ, ir jāpieņem pasažiera redzējums, lai noteiktu valstu struktūru kompetences apjomu, pat ja Regulas Nr. 1177/2010 25. panta 1. punktā ir minētas struktūras, kuras ir atbildīgas par šīs regulas izpildi, nevis attiecībā uz *pasažieriem*, bet attiecībā uz *pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem*. Šīs kompetences mērķis ir nodrošināt Regulas Nr. 1177/2010 ievērošanu, kura galvenokārt attiecas uz pasažieru tiesībām.

202. Turklāt, kā norāda Komisija, šī interpretācija atbilstu mērķim nodrošināt pasažieriem augsta līmeņa aizsardzību, jo tā ļautu izvairīties no tiesvedību skaita palielināšanās, ja abu jūrasbraucienu atcelšanas pamatā esošais apstāklis ir viens un tas pats.

203. Ņemot vērā visus šos argumentus, es iesaku uzskatīt, ka Regulas Nr. 1177/2010 25. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka dalībvalsts izraudzītās valsts struktūras, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi, kompetencē ietilpst pārvadājumu pakalpojumi no ostām, kuras atrodas šīs dalībvalsts teritorijā, kā arī, ja runa ir par pārvadājumu, kas ir brauciens turp un atpakaļ un kas pilnībā ir atcelts, atpakaļceļa pārvadājumu pakalpojumi no kādas citas dalībvalsts uz ostām, kuras atrodas šīs pirmās minētās dalībvalsts teritorijā.

[78] Šajā nozīmē Eiropas Savienības preču zīmju jomā skat. Szpunar, M., "Territoriality of Union Law in the Era of Globalisation", no: Petrlík, D., Bobek, M., Passer, J. M. (dir.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, minēts iepriekš, 155. lpp.

## *H. Par lēmuma un paziņojumu spēkā esamību*

204. Devītais jautājums ir sadalīts divos apakšjautājumos. Ar pirmo apakšjautājumu iesniedzējtiesa lūdz Tiesu precizēt, "kādi Savienības tiesību principi un noteikumi iesniedzējtiesai [ir] jāpiemēro, izvērtējot valsts izpildstruktūras lēmuma un/vai paziņojumu spēkā esamību, atsaucoties uz Hartas 16., 17., 20. un/vai 47. pantu un/vai samērīguma, tiesiskās drošības un vienlīdzīgas attieksmes principiem". Ar otro apakšjautājumu minētā tiesa lūdz Tiesu noteikt, vai "pārbaude par nepamatotību, kas valsts tiesai būtu jāveic, ir acīmredzama kļūda".

205. Šo divu apakšjautājumu pamatā, šķiet, ir *Irish Ferries* apgalvojumi iesniedzējtiesā, kurus *NTA* ir apstrīdējusi. Tomēr attiecībā uz pirmo apakšjautājumu – tā formulējums, pat lasot to šo apgalvojumu gaismā, ir ļoti plašs un neskaidrs.

206. Pirmkārt, kā norāda Komisija, lēmums un paziņojumi, kuri ir minēti šajā apakšjautājumā, ir balstīti uz noteiktu *NTA* interpretāciju attiecībā uz Regulas Nr. 1177/2010 pamatnoteikumiem. Šī interpretācija būtībā ir iesniedzējtiesas pirmo astoņu jautājumu pamatā. Veicot minēto interpretāciju, ir jāņem vērā arī Hartas noteikumi un Savienības tiesību vispārējie principi. Turklāt savos apsvērumos attiecībā uz desmito jautājumu *Irish Ferries* norāda, ka tad, ja *NTA* ir pareizi interpretējusi un piemērojusi Regulu Nr. 1177/2010, šī regula – nevis tās lēmums vai paziņojumi – ir spēkā neesoša.

207. Otrkārt, pieņemot, ka rodas jautājums, vai, izvērtējot tādu tiesību aktu spēkā esamību, kurus ir pieņēmušas valsts struktūras un kuri ietilpst Savienības tiesību piemērošanas jomā, valsts tiesai ir jāpiemēro Hartas noteikumi vai Savienības tiesību vispārējie principi, tostarp tie, kuri skaidri ir minēti pirmajā apakšjautājumā, atbilde var būt tikai apstiprinoša.

208. Tā kā nav sniegts precīzs to iemeslu izklāsts, kas ir likuši iesniedzējtiesai šaubīties par Savienības tiesību interpretāciju, pirmā apakšjautājuma formulējums tādējādi ļauj sniegt vienīgi vispārīgu, gandrīz abstraktu atbildi. Šādos apstākļos ir jāuzskata, ka lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu, ciktāl tas attiecas uz pirmo apakšjautājumu, nav ievērotas Tiesas Reglamenta 94. pantā noteiktās prasības un tas neļauj Tiesai sniegt iesniedzējtiesai noderīgu atbildi pamatlietas atrisināšanai, un līdz ar to tas ir nepieņemams [79]. Šo apsvērumu apstiprina Tiesai iesniegtie lietas dalībnieku apsvērumi, kuros ir ietverti tikai vispārīgi apgalvojumi [80].

209. Šis apsvērums attiecas arī uz otro apakšjautājumu. Pamatlietas dalībnieku argumentācijas izklāstā ir tikai divi teikumi, saskaņā ar kuriem *Irish Ferries* uzskatot, ka lēmumā un paziņojumos ir pieļauta acīmredzama kļūda, savukārt *NTA* noliedz šādas kļūdas esamību. Turklāt iesniedzējtiesa nepaskaidro, ko ietver "pārbaude par nepamatotību", kura tai acīmredzot ir jāpiemēro saskaņā ar Īrijas tiesībām, izvērtējot *NTA* lēmuma un paziņojumu spēkā esamību.

210. Šādos apstākļos es uzskatu, ka otrais apakšjautājums arī ir nepieņemams un līdz ar to devītais jautājums ir jāuzskata par pilnībā nepieņemamu.

[79] Šajā nozīmē skat. rīkojumu, 2019. gada 19. decembris, *Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld* (C-140/19, C-141/19 un no C-492/19 līdz C-494/19, nav publicēts, EU:C:2019:1103, 49. un 50. punkts).

[80] Pēc analoģijas skat. rīkojumu, 2020. gada 19. marts, *Boé Aquitaine* (C-838/19, nav publicēts, EU:C:2020:215, 26. punkts).

## *I. Par Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. panta spēkā esamību*

211. Ar desmito jautājumu iesniedzējtiesa lūdz Tiesu izvērtēt Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. panta spēkā esamību attiecībā uz vienlīdzīgas attieksmes, samērīguma un tiesiskās drošības principiem, kā arī Hartas 16., 17. un 20. pantu.

212. Lai gan šī jautājuma formulējumā vispārīgi ir veikta atsauce uz Regulu Nr. 1177/2010, tomēr no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pamatojuma izklāsta izriet, ka minētajā jautājumā ir atspoguļota *Irish Ferries* argumentācija, saskaņā ar kuru šīs regulas 18. un 19. pantā – pretēji Hartas principiem un noteikumiem – jūras pārvadātājiem ir noteikti apgrūtinoši pienākumi. Turpinot šo domu gaitu, savos rakstveida apsvērumos *Irish Ferries* it īpaši atsaucas uz Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. pantu un norāda, ka pārvadātāja atbildība var iestāties saskaņā ar šīm tiesību normām.

### *1. Par vienlīdzīgas attieksmes principu un Hartas 20. pantu*

213. Uzreiz ir jānorāda, ka Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. panta atbilstība vienlīdzīgas attieksmes principam, kas ir nostiprināts Hartas 20. pantā, tika analizēta saistībā ar pirmo jautājumu. Proti, debatēs, kas saistītas ar šo jautājumu, *Irish Ferries* ir izvirzījusi argumentu par paralēlismu starp regulām, kuras attiecas uz dažādiem transporta veidiem. Tādējādi ir pietiekami atgādināt, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru uzņēmumu, kuri darbojas dažādu transporta pakalpojumu nozarē, situācija nav salīdzināma [81].

214. Līdz ar to, ņemot vērā apsvērumus, kas jau ir sniegti pirmā jautājuma kontekstā, es iesaku Tiesai uzskatīt, ka Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. pants nav atzīstami par spēkā neesošiem vienlīdzīgas attieksmes principa un Hartas 20. panta pārkāpuma dēļ.

### *2. Par samērīguma principu*

215. Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. panta spēkā esamība attiecībā uz samērīguma principu arī ir jāizvērtē *Irish Ferries* argumentācijas gaismā, saskaņā ar kuru pienākuma izmaksāt kompensāciju uzlikšana esot nesamērīga, ja pārvadātājs informē pasažierus par pakalpojuma atcelšanu vairākas nedēļas vai mēnešus pirms pakalpojuma sniegšanas datuma.

216. Turklāt savos rakstveida apsvērumos *Irish Ferries* vienīgi apgalvo, ka, tā kā Regulas Nr. 1177/2010 mērķis ir nodrošināt pasažieru jūras pārvadājumiem tādu aizsardzības līmeni, kas ir salīdzināms ar citiem transporta veidiem, būtu nesamērīgi pret jūras transportu izturēties mazāk labvēlīgi nekā pret citiem gaisa un dzelzceļa transporta veidiem.

217. Šajā ziņā ir jānorāda, pirmkārt, ka, pretēji tam, ko, šķiet, apgalvo *Irish Ferries*, pārvadātāja atbildība saskaņā ar Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. pantā paredzētajiem pienākumiem nebūt nav neierobežota vai pat nepamatota. Proti, situācijas, kurās šīs tiesību normas nepiemēro, jau ir noteiktas šīs regulas 20. pantā "Izņēmumi" [82]. Šādos apstākļos noteiktas finansiālās sekas jūras pārvadātajiem nevar tikt uzskatītas par pārmērīgām attiecībā pret mērķi sniegt pasažieriem augsta līmeņa aizsardzību.

[81] Skat. šo secinājumu 67. punktu.

[82] Skat. šo secinājumu 64. punktu.

218. Otrkārt, attiecībā uz *Irish Ferries* argumentu, ka esot nesamērīgi pret jūras transportu izturēties mazāk labvēlīgi nekā pret citiem transporta veidiem, pietiek norādīt, ka būtībā runa ir par Regulas Nr. 1177/2010 atbilstības vienlīdzīgas attieksmes principam vienkāršu kritiku, un šis jautājums jau ir ticis izskatīts manā analīzē [83]. Pilnības labad atzīmēšu, ka Tiesa jau ir nospriedusi, ka attiecībā uz samērīguma principu nav atzīstamas par spēkā neesošām Regulas Nr. 261/2004 normas, kurās ir ieviests atbalsta sniegšanas pasažieriem pienākums, kas paredzēts lidojuma atcelšanas gadījumā sakarā ar "ārkārtējiem apstākļiem", pat ja runa ir par pienākumu, kas nav ierobežots laikā vai finansiāli [84].

219. Tādēļ es uzskatu, ka Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. pantu nevar uzskatīt par spēkā neesošiem apgalvotā samērīguma principa pārkāpuma dēļ.

### *3. Par tiesiskās drošības principu*

220. Tā kā desmitais jautājums attiecas uz tiesiskās drošības principu, šis jautājums arī ir jāskata *Irish Ferries* argumentācijas gaismā, saskaņā ar kuru ar Regulu Nr. 1177/2010 tiek pārkāpts šis princips, jo pārvadātājiem ir noteikti apgrūtinoši pienākumi, nepastāvot skaidram juridiskajam pamatam.

221. Papildus tam *Irish Ferries* apgalvo, ka šis princips ir ticis pārkāpts, pamatojoties uz to, ka Regulas Nr. 1177/2010 19. panta 1. punktā ir noteikts pienākums izmaksāt kompensāciju, atsaucoties uz procentuālu daļu no "biļetes cenas", nedefinējot šo jēdzienu. Aplūkojot šo apgalvojumu kontekstā, ir jānorāda, ka savos apsvērumos par devīto jautājumu *Irish Ferries* apšauba *NTA* lēmuma un paziņojumu spēkā esamību, jo tajos nav definēts jēdziens "biļetes cena" šīs regulas 19. panta 2. punkta izpratnē un it īpaši nav precizēts, vai šis jēdziens ietver tādus "papildu pakalpojumus" kā kajītes cena. Ir jāuzskata, ka *Irish Ferries* ir izteikusi tādu pašu kritiku desmitā jautājuma kontekstā.

222. Tiesiskās drošības princips ir uzskatāms par Savienības tiesību pamatprincipu, ar kuru it īpaši tiek prasīts, lai tiesiskais regulējums būtu skaidrs un precīzs, lai attiecīgās personas varētu nepārprotami zināt savas tiesības un pienākumus un attiecīgi rīkoties.

223. Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, pirmām kārtām, nekas neļauj noteikt, ko ietver *Irish Ferries* paustā kritika, jo tā ir balstīta uz vispārēju apgalvojumu, ka Regulā Nr. 1177/2010 ir noteikti pienākumi, nepastāvot skaidram juridiskajam pamatam šajā regulā. Katrā ziņā šīs regulas normas, kuras attiecas uz pārvadātāju pienākumiem, it īpaši ir analizētas saistībā ar otro līdz sesto jautājumu.

224. Otrām kārtām, lai gan Regulas Nr. 1177/2010 3. pantā nav ietverta jēdziena "biļetes cenas" definīcija, šīs regulas 19. panta 3. punktā ir paskaidrots, ka kompensāciju, kas pienākas pasažierim pienākšanas aizkavēšanās gadījumā, aprēķina attiecībā pret cenu, ko pasažieris *faktiski ir samaksājis* par aizkavēto pasažieru pārvadājuma pakalpojumu. Turklāt, kā to parāda manis veiktā piektā jautājuma analīze, problemātika saistībā ar "papildu pakalpojumu" iekļaušanu biļetes cenā var tikt atrisināta, veicot minētās regulas sistēmisku un teleoloģisku interpretāciju. Uzskats, ka ar jebkuru tiesību normu, kas pieprasa izmantot citas interpretācijas metodes, kas nav gramatiskā metode, tiek pārkāpts tiesiskās drošības princips, praktiski nozīmētu, ka šīs interpretācijas metodes tiek noraidītas.

[83] Skat. šo secinājumu 213. un 214. punktu.

[84] Spriedums, 2013. gada 31. janvāris, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, 45.–50. punkts).

225. Tādēļ es iesaku Tiesai uzskatīt, ka, ciktāl šī tiesību norma attiecas uz jēdzienu "biļetes cena", Regulas Nr. 1177/2010 19. pants nav spēkā neesošs tiesiskās drošības principa pārkāpuma dēļ.

### *4. Par Hartas 16. un 17. pantu*

226. Tā kā desmitajā jautājumā ir atsauce uz Hartas 16. un 17. pantu, šis jautājums ir jāsaprot tādējādi, ka ar to iesniedzējtiesa jautā, vai saskaņā ar Hartas 52. panta 1. punktu Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. pants veido ierobežojumus, kuri ir pieļaujami attiecībā uz darījumdarbības brīvības un tiesību uz īpašumu īstenošanu.

227. Iesniedzējtiesa neizklāsta apstākļus, kas tai ir likuši uzdot šo jautājumu, kura pamatā, šķiet, ir vienīgi *Irish Ferries* izvirzītā argumentācija. Lai gan lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu šī argumentācija detalizēti nav sniegta, *Irish Ferries* to sīki izklāsta savos rakstveida apsvērumos, ciktāl tie attiecas uz pirmo un desmito jautājumu. No šiem apsvērumiem izriet, ka ar minēto argumentāciju *Irish Ferries* galvenokārt vēlas, lai tiktu ievērots samērīguma princips, nosakot ierobežojumus, kuri izriet no Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. panta piemērošanas.

228. Kā Tiesa jau ir uzskatījusi Regulas Nr. 261/2004 spēkā esamības izvērtēšanas kontekstā no tās atbilstības Hartas 16. un 17. pantam viedokļa, šis vērtējums ir jāveic, ievērojot nepieciešamo šo dažādo tiesību saskaņošanu un taisnīgu līdzsvaru starp šīm tiesībām [85]. Ņemot vērā kontekstu, kurā iekļaujas tiesiskais regulējums par pasažieru tiesībām, ir svarīgi arī ņemt vērā Hartas 38. pantu, kurā ir paredzēts nodrošināt patērētāju, tostarp līdz ar to arī pasažieru, tiesību augstu aizsardzības līmeni.

229. Kā izriet no manas analīzes par jautājumu, kas ir saistīts ar Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. panta spēkā esamību, no to atbilstības samērīguma principam viedokļa [86] šie apsvērumi ir attiecināmi uz šo regulu un man liek secināt, ka šajās tiesību normās samērīguma princips ir ievērots.

230. Līdz ar to es uzskatu, ka Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. pants nav pretrunā Hartas 16. un 17. pantam.

231. No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka desmitā jautājuma izskatīšanā nav noskaidrots neviens apstāklis, kas varētu ietekmēt Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. panta spēkā esamību.

## V. Secinājumi

232. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, es iesaku Tiesai uz *High Court* (Augstā tiesa, Īrija) uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem atbildēt šādi:

1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1177/2010 (2010. gada 24. novembris) par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004, ir jāinterpretē tādējādi, ka šī regula, it īpaši tās 18. un 19. pants, ir piemērojama situācijā, kad jūras pārvadājumu pakalpojums tiek atcelts ar iepriekšēju brīdinājumu pirms

[85] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2013. gada 31. janvāris, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, 62. punkts).

[86] Skat. šo secinājumu 217. un 218. punktu.

sākotnēji paredzētās atiešanas, pamatojoties uz to, ka saistībā ar kuģi, kas bijis paredzēts šī pārvadājumu pakalpojuma nodrošināšanai, ir notikusi piegādes aizkavēšanās un šo kuģi nav bijis iespējams aizstāt.

2) Jēdziens "galamērķis" Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. panta izpratnē principā atbilst izkāpšanas ostai, kas ir precizēta pārvadājuma līgumā attiecībā uz sākotnējo jūrasbraucienu.

   Maršruta maiņa, izmantojot alternatīvu(-us) jūrasbraucienu(-us) pa maršrutu, kas atšķiras no sākotnējā jūrasbrauciena maršruta, vai izmantojot sauszemes tiltu (pa autoceļu vai dzelzceļu), var tikt uzskatīta par "maršruta līdz galamērķim maiņu" ar "pielīdzināmiem nosacījumiem" šīs regulas 18. panta izpratnē, ja citi šāda alternatīva jūrasbrauciena nosacījumi ir pielīdzināmi tiem, kuri attiecībā uz sākotnējo jūrasbraucienu ir noteikti pārvadājuma līgumā.

   Minētās regulas 18. panta 1. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka maršruta maiņa ir jāveic bez papildu maksas, un tādējādi pārvadātājam ir jāatlīdzina izmaksas, kas pasažieriem ir radušās, lai dotos uz alternatīvām iekāpšanas un izkāpšanas ostām, kā arī izmaksas, kuras tiem ir radušās, atstājot šīs ostas, ciktāl šīs izmaksas ir saistītas ar maršruta maiņu un ir lielākas nekā izmaksas, kas pasažieriem būtu radušās tāda pasažieru pārvadājumu pakalpojuma gadījumā, kurš nav pārtraukts.

3) Regulas Nr. 1177/2010 19. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tad, ja pasažieru pārvadājumu pakalpojums ir ticis atcelts ar iepriekšēju brīdinājumu pirms paredzētās atiešanas un pasažieris izvēlas mainīt maršrutu vai jūrasbraucienu vēlākā datumā, šis pasažieris var pretendēt uz kompensāciju saskaņā ar šīs regulas 19. pantu, ņemot vērā aizkavēšanos pienākšanas galamērķī, kā ir izklāstīts pārvadājuma līgumā attiecībā uz sākotnējo jūrasbraucienu. Ja pasažieris pieprasa šādu kompensāciju, aizkavēšanās atbilst starpībai starp līgumā paredzēto pienākšanas laiku un laiku, kad pasažieris ierastos galamērķī, kā izklāstīts pārvadājuma līgumā, pieņemot, ka maršruta maiņa ir turpinājusies no alternatīvās izkāpšanas ostas līdz šim galamērķim.

   Savukārt pasažieris, kas ir izvēlējies un saņēmis pilnu atlīdzību, nevar pretendēt uz šo kompensāciju.

4) Regulas Nr. 1177/2010 19. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka biļetes cenā ir iekļautas izmaksas, kas ir saistītas ar papildu fakultatīviem pakalpojumiem, kurus ir izvēlējies pasažieris, piemēram, kajītes vai nodalījuma rezervēšanu, vai arī piekļuvi pirmās kategorijas uzņemšanas vietām.

5) Regulas Nr. 1177/2010 20. panta 4. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka kuģa piegādes aizkavēšanās, kas ir radusies kādas līgumslēdzējas puses vai šīs puses apakšuzņēmēju rīcības dēļ, ir raksturīga attiecīgā pārvadātāja parastai darbībai, ja tas ir sācis piedāvāt rezervācijas un ir noslēdzis pārvadājuma līgumus ar pasažieriem, pirms kuģis tika nodots tā rīcībā, un līdz ar to tā neietilpst jēdzienā "ārkārtēji apstākļi" šīs tiesību normas izpratnē.

6) Regulas Nr. 1177/2010 24. panta 2. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka attiecībā uz sankcijas uzlikšanu pārvadātājam par tādas kompensācijas neizmaksāšanu, kura ir maksājama pasažierim saskaņā ar šīs regulas 19. pantu, nav izvirzīts nosacījums, lai pasažieris būtu iesniedzis pārvadātājam kompensācijas pieprasījumu divu mēnešu laikā no dienas, kad pārvadājumu pakalpojums tika sniegts vai kad to vajadzēja sniegt.

7) Regulas Nr. 1177/2010 25. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka dalībvalsts izraudzītās valsts struktūras, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi, kompetencē ietilpst pārvadājumu pakalpojumi no ostām, kuras atrodas šīs dalībvalsts teritorijā, kā arī, ja runa ir par pārvadājumu, kas ir brauciens turp un atpakaļ un kas pilnībā ir atcelts, atpakaļceļa pārvadājumu pakalpojumi no citas dalībvalsts uz ostām, kuras atrodas pirmās minētās dalībvalsts teritorijā.

8) Desmitā jautājuma izskatīšanā nav noskaidrots neviens apstāklis, kas varētu ietekmēt Regulas Nr. 1177/2010 18. un 19. panta spēkā esamību.