Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
M. SZPUNAR
представено на 4 март 2021 година [1]

Дело C-570/19

Irish Ferries Ltd
срещу
National Transport Authority

(Преюдициално запитване, отправено от High Court (Висш съд, Ирландия)

„Преюдициално запитване — Права на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища — Регламент (ЕС) № 1177/2010 — Отмяна — Предизвестие преди датата на първоначално определеното по разписание заминаване поради забавена доставка на нов плавателен съд на превозвача — Последици“

I. Въведение

1. Регламент (ЕО) № 261/2004 [2], който урежда правата на пътниците във въздушния транспорт, е обект на значителна по обем практика на Съда; това обаче не е така по отношение на актовете от правото на Съюза, които регламентират правата на пътниците в железопътния [3], автобусния [4] или — както в настоящия случай — морския транспорт [5]. Настоящото преюдициално запитване е първото, с което национална юрисдикция приканва Съда да тълкува разпоредбите на Регламент № 1177/2010.

2. В основата му е производство между морския превозвач Irish Ferries Ltd и National Transport Authority (ирландски орган по транспорта, наричан по-нататък „NTA“), националния орган по прилагането на Регламент № 1177/2010, и се отнася до засегнала повече от 20 000 пътници отмяна на всички превози по редовни линии между Ирландия и Франция, които един от плавателните съдове на този превозвач е трябвало да извърши през 2018 г.

[1] Език на оригиналния текст: френски.

[2] Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).

[3] Вж. Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ L 315, 2007 г., стр. 14).

[4] Вж. Регламент (ЕС) № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 година относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ L 55, 2011 г., стр. 1).

[5] Вж. Регламент (ЕС) № 1177/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 година относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища, и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ L 334, 2010 г., стр. 1).

3. С десетте преюдициални въпроса запитващата юрисдикция приканва Съда да се произнесе по тълкуването на редица разпоредби от Регламент № 1177/2010 и по неговата валидност. Тези въпроси засягат множество проблеми в областта на морския транспорт. Доколкото разрешаването на аналогични проблеми в областта на въздушния транспорт изискваше повече от петнадесет години развитие на съдебната практика, вероятно отговорите на Съда на настоящите въпроси ще бъдат доуточнявани в бъдеще.

4. В настоящото заключение, чрез позоваване на това развитие на съдебната практика, ще разгледам дали и евентуално до каква степен тази практика може да се приложи по аналогия към морския транспорт.

II. Правна уредба

A. Правото на Съюза

5. Член 1 от Регламент № 1177/2010, озаглавен „Предмет“, гласи, че с Регламента се уреждат правилата за пътуването по море и по вътрешни водни пътища относно, по-конкретно правата на пътниците в случай на отмяна на пътуването или закъснение и реда за разглеждане на жалби.

6. Според член 2 от този регламент, озаглавен „Приложно поле“:

„1. Настоящият регламент се прилага по отношение на пътници:

а) ползващи пътнически услуги, при които пристанището за качване се намира на територията на държава членка;

б) ползващи пътнически услуги, при които пристанището за качване се намира извън територията на държава членка, а пристанището за слизане се намира на територията на държава членка, при условие че услугите се извършват от превозвач от Съюза по смисъла на член 3, буква д);

в) участващи в круиз, когато пристанището за качване се намира на територията на държава членка. За тази категория пътници обаче не се прилагат член 16, параграф 2, членове 18 и 19 и член 20, параграфи 1 и 4.

2. Настоящият регламент не се прилага по отношение на пътници:

а) пътуващи на борда на кораби с разрешение за превоз на не повече от 12 пътници;

б) пътуващи на борда на кораби, при които екипажът, който носи отговорност за експлоатацията на кораба, е не по-голям от трима души, и когато цялата пътническа услуга обхваща разстояние от по-малко от 500 метра в едната посока;

в) при пътувания с екскурзионна и туристическа цел, различни от круизи; или

г) пътуващи на борда на кораби, които не са задвижвани по механичен начин, както и на борда на оригинални и индивидуални копия на исторически пътнически кораби, проектирани преди 1965 г., изградени предимно с оригиналните материали, които имат разрешение за превоз на не повече от 36 пътници.

3. Държавите членки могат, за период от две години считано от 18 декември 2012 г., да освободят от прилагането на настоящия регламент корабите, плаващи по море, с бруто тегло, по-малко от 300 тона, които се използват за вътрешен транспорт, при условие че правата на пътниците съгласно настоящия регламент са гарантирани по подходящ начин в националното законодателство.

4. Държавите членки могат да освободят от прилагането на настоящия регламент пътническите услуги, които са предмет на задължения за обществени услуги, договори за обществени услуги или интегрирани услуги, при условие че правата на пътниците съгласно настоящия регламент са гарантирани по съпоставим начин в националното законодателство.

[…]“.

7. Член 3 от посочения регламент гласи:

„За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

[…]

е) „пътническа услуга“ означава търговска услуга за превоз на пътници по море или по вътрешни водни пътища, която следва оповестено разписание;

[…]

м) „договор за превоз“ означава договор за превозване, сключен между превозвач и пътник за предоставянето на една или повече пътнически услуги или круизи;

н) „билет“ означава валиден документ или друго доказателство за договор за превоз;“.

8. Член 18 от същия регламент, озаглавен „Пренасочване и възстановяване на средства в случай на отмяна или закъснение при заминаването“, който е включен в глава III от него, озаглавена „Задължения на превозвачите и на операторите на терминали в случай на прекъсване на пътуването“, гласи:

„1. В случаите, когато превозвачът има основание да очаква отмяна на пътуването или закъснение с повече от 90 минути при заминаването от пристанищен терминал в рамките на пътническа услуга, на пътниците незабавно се предлага следният избор:

а) пренасочване до крайното местоназначение при съпоставими условия с предвидените в договора за превоз, при първа възможност и без допълнителни разходи;

б) възстановяване на цената на билета и, когато това е приложимо, безплатна услуга за връщане при първа възможност до първоначалната точка на тръгване, посочена в договора за превоз.

2. В случаите на отмяна на пътуването или закъснение с повече от 90 минути при заминаването от пристанище в рамките на пътническа услуга пътниците имат право на такова пренасочване или възстановяване на цената на билета от превозвача.

3. Възстановяването на средства по параграф 1, буква б) и параграф 2 се извършва в срок от седем дни, в брой, чрез електронен банков превод, банково нареждане или банкови чекове и съответства на пълната стойност на билета на цената, на която е бил купен, за неосъществената част или части от пътуването, както и за вече извършената част или части от пътуването, когато пътуването е вече безсмислено от гледна точка на първоначалния план на пътуване на пътника. При съгласие от страна на пътника пълното възстановяване на средства може да бъде и под формата на ваучери и/или други услуги на стойност, съответстваща на цената, на която е купен билетът, ако условията позволяват гъвкавост, по-специално ще се отнася до срока на валидност и местоназначението“.

9. Член 19 от Регламент № 1177/2010, озаглавен „Обезщетение за цената на билета в случай на закъснение при пристигането“, гласи:

„1. Без да губят правото си на превоз, пътниците могат да искат обезщетение от превозвача, ако се окаже, че ще пристигнат със закъснение до крайното местоназначение, посочено в договора за превоз. Минималното равнище на обезщетение е 25 % от цената на билета за закъснение най-малко от:

а) един час в случай на пътуване с максимална продължителност по разписание до четири часа;

б) два часа в случай на пътуване, продължаващо по разписание повече от четири часа, но не повече от осем часа;

в) три часа в случай на пътуване, продължаващо по разписание повече от осем часа, но не повече от 24 часа; или

г) шест часа в случай на пътуване, продължаващо по разписание повече от 24 часа.

Ако закъснението превишава двойно времето, определено в букви а)—г), обезщетението се равнява на 50 % от цената на билета.

2. Пътниците, които имат абонаментна карта или сезонен билет и които търпят чести закъснения при пристигането в рамките на периода на валидност на картата или билетите, могат да поискат подходящо обезщетение в съответствие с разпоредбите относно обезщетенията на превозвачите. Тези разпоредби установяват критериите за определяне на закъснението при пристигането и за изчисляване на обезщетението.

3. Обезщетението се изчислява спрямо цената, която пътникът е платил в действителност за пътническата услуга, при която има закъснение.

4. Когато превозът включва и връщане, обезщетението за закъснение при пристигането на отиване или на връщане се изчислява спрямо половината сума, платена за превоза в рамките на съответната пътническа услуга.

5. Обезщетението се изплаща в рамките на един месец след подаването на искането за обезщетение. Обезщетението може да бъде изплатено във ваучери и/или под формата на други услуги, ако условията позволяват гъвкавост, по-специално що се отнася до срока на валидност и местоназначението. По искане на пътника обезщетението се изплаща в брой.

6. От обезщетението за цената на билета не се приспадат свързаните с финансови операции разходи, като такси, разходи за телефон или пощенски марки. Превозвачите могат да въведат минимален праг, под който не се изплащат обезщетения. Този праг не надвишава 6 EUR“.

10. Член 20 от този регламент, озаглавен „Изключения“, гласи:

„1. Членове 17, 18 и 19 не се прилагат за пътници с отворени билети, до уточняване на времето на заминаване, с изключение на пътниците, които имат абонаментна карта или сезонен билет.

2. Членове 17 и 19 не се прилагат, ако пътникът е уведомен за отмяната на пътуването или закъснението преди покупката на билета или ако отмяната или закъснението е по вина на пътника.

3. Член 17, параграф 2 не се прилага, когато превозвачът докаже, че отмяната на пътуването или закъснението се дължи на атмосферни условия, застрашаващи безопасната експлоатация на кораба.

4. Член 19 не се прилага, когато превозвачът докаже, че отмяната или закъснението се дължи на атмосферни условия, застрашаващи безопасната експлоатация на кораба, или на извънредни обстоятелства, възпрепятстващи извършването на пътническата услуга, които не са могли да бъдат избегнати дори при вземане на всякакви разумни мерки“.

11. Член 24 от посочения регламент, озаглавен „Жалби“, който е включен в глава IV от Регламента, озаглавена „Общи правила относно информацията и жалбите“, гласи:

„1. Превозвачите и операторите на терминали създават или поддържат достъпен механизъм за разглеждане на жалби относно правата и задълженията, обхванати от настоящия регламент.

2. Когато пътник, по отношение на когото се прилага настоящият регламент, иска да подаде жалба по превозвача или оператора на терминал, той я подава в рамките на два месеца от датата на извършване на услугата или от датата, на която услугата е трябвало да бъде извършена. В рамките на един месец от получаване на жалбата превозвачът или операторът на терминал уведомява пътника дали неговата жалба е основателна, дали е отхвърлена или все още е в процес на разглеждане. Срокът за предоставяне на окончателен отговор не надвишава два месеца от получаването на жалбата“.

12. Член 25 от Регламент № 1177/2010, озаглавен „Национални органи по прилагането“, който е част от глава V от Регламента, озаглавена „Прилагане и национални органи по прилагането“, гласи:

„1. Всяка държава членка определя нов или съществуващ орган, отговарящ за прилагането на настоящия регламент по отношение на пътнически услуги и круизи от пристанища,

намиращи се на нейна територия, и по отношение на пътнически услуги от трета държава до тези пристанища. Всеки орган взема необходимите мерки, за да осигури спазването на настоящия регламент.

Всеки орган е независим от търговските интереси по отношение на организацията си, решенията за финансиране, правната си структура и вземането на решения.

2. Държавите членки информират Комисията относно органа или органите, определени в съответствие с настоящия член.

3. Всеки пътник може да подаде жалба, в съответствие с националното право, до компетентния орган, посочен в параграф 1, или до всеки друг компетентен орган, определен от държавата членка, относно твърдени нарушения на настоящия регламент. Компетентният орган предоставя на пътниците обоснован отговор на техните жалби в разумен срок.

Държава членка може да реши:

а) че първоначално пътникът подава жалбата по настоящия регламент до превозвача или оператора на терминал; и/или

б) че националният орган по прилагане или другият компетентен орган, посочен от държавата членка, действа като контролна инстанция за разглеждане на жалби, по които не е намерено решение съгласно член 24.

Държавите членки, избрали да предоставят освобождаване за определени услуги съгласно член 2, параграф 4, осигуряват наличието на съпоставим механизъм за прилагане на правата на пътниците“.

13. Член 27 от този регламент, озаглавен „[с]ътрудничество между органите по прилагане“, гласи:

„Националните органи по прилагането, посочени в член 25, параграф 1, обменят информация относно своята работа и принципите и практиката на вземане на решения в степента, необходима за съгласуваното прилагане на настоящия регламент. Комисията ги подпомага в тази им дейност“.

Б. Ирландското право

14. European Union (Rights of Passengers when Travelling by sea and inland waterway) Regulations 2012 (S.I. бр. 394/2012) (Декрет от 2012 г. относно Европейския съюз (Права на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища) от 2012 г.) (наричан по-нататък „нормативният акт от 2012 г.“), приет на 10 октомври 2012 г., в член 3 определя NTA за орган по прилагането на Регламент № 1177/2010 по смисъла на член 25 от него.

15. Съгласно член 4, параграф 1 от нормативния акт от 2012 г., когато NTA служебно или вследствие на подадена до него жалба от пътник установи, че доставчик на услуги не спазва или нарушава Регламент № 1177/2010, той изпраща на доставчика съобщение, в което се посочва съответното неизпълнение на задължение или нарушение и го задължава

да предприеме посочените в съобщението мерки в посочения срок, за да се съобрази със съобщението. По силата на член 4, параграф 3 от нормативния акт от 2012 г. неспазването на това съобщение се наказва с глоба.

III. Фактите в главното производство, производството пред Съда и преюдициалните въпроси

16. През 2016 г. Irish Continental Group plc (наричано по-нататък „ICG“), дружеството майка на Irish Ferries, сключва договор с дружеството, учредено по германското право Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (наричано по-нататък „корабостроителницата“) за построяване на пътнически ферибот от типа „ро-ро“ (наричан по-нататък „плавателният съд“), със срок на доставка на ICG в напълно сертифициран за корабоплаване вид най-късно на 26 май 2018 г.

17. Плавателният съд трябвало да бъде въведен в експлоатация за летния сезон на 2018 г., за да за да плава по различни маршрути, сред които е новата двупосочна пряка линия между Дъблин (Ирландия) и Шербур (Франция).

18. Предвид продължителността на плаването (около 18 часа), Irish Ferries планирало да използва плавателния съд по тази линия през ден, като го редува с друг плавателен съд, който ползвало през сезон 2018 г. по линията от Рослеър (Ирландия) до Шербур и по линията от Рослеър до Роскоф (Франция), като по този начин предлага ежедневно услуга за превоз между Ирландия и Франция, макар и от/до различни пристанища.

19. През януари 2017 г. корабостроителницата уведомява Irish Ferries, че планира да достави плавателния съд най-късно на 22 юни 2018 г.

20. На 27 октомври 2017 г. Irish Ferries започва да приема резервации за плавателния съд за сезон 2018 г., за който първото плаване е предвидено на 12 юли 2018 г. На 1 ноември 2017 г. корабостроителницата потвърждава, че плавателният съд ще бъде доставен на 22 юни 2018 г.

21. На 18 април 2018 г. корабостроителницата уведомява Irish Ferries по електронната поща, че плавателният съд ще бъде доставен не по-рано от 13 юли 2018 г. поради забавяне от страна на външни доставчици на оборудване, които е наела като подизпълнители, като посочва още, че има „вероятност доставката да се забави вследствие по-специално на непредвидени обстоятелства при оборудването на външните части“.

22. След като на 20 април 2018 г. Irish Ferries констатира, че не може да замести този плавателен съд с плавателен съд от своя флот или като наеме алтернативен плавателен съд чрез корабен брокер, то отменя превозите с плавателния съд до новата дата на доставка, към която е добавен допълнителен срок, за да се гарантира подготовката на плавателния съд. Така Irish Ferries отменя плаванията, предвидени по разписание за периода между 12 юли 2018 г. и 29 юли 2018 г. (наричана по-нататък „първата отмяна“).

23. При първата отмяна Irish Ferries предприема редица действия. По-специално то уведомява всички засегнати пътници за отмяната на плаванията с дванадесетседмично предизвестие и им предлага или да им възстанови напълно незабавно и безусловно средствата в пълен размер, или да направят резервация за друго пътуване по свой избор (наричани по-нататък „алтернативните пътувания“). Тъй като по съответните линии няма

друга идентична услуга, Irish Ferries предлага на засегнатите пътници алтернативни пътувания по различни директни маршрути между Ирландия и Франция от/до други пристанища (например за деня преди или след първоначално предвиденото пътуване, или на която и да е друга дата в зависимост от възможностите), както и по недиректни маршрути, тоест с преминаване през Великобритания (наричано по-нататък „комбиниран превоз по земя и вода“). Обстоятелството, че Irish Ferries е предложило на всички засегнати пътници пренасочване чрез комбиниран превоз по земя и вода, обаче се оспорва от NTA пред запитващата юрисдикция.

24. Що се отнася до пътниците, които са пренасочени към или от Рослеър (вместо Дъблин) и/или към или от Роскоф (вместо Шербур), Irish Ferries не предлага да възстанови евентуалните допълнителни разходи, които би трябвало да направят поради промяната в пристанището за качване или за слизане (наричани по-нататък „допълнителните разходи“). Всъщност Irish Ferries счита, че не всички пътници са направили допълнителни разходи, тъй като някои пътници са се намирали по-близо до Рослеър и са прекарали своята отпуска по-близо до Роскоф, отколкото до Шербур.

25. На 9 май 2018 г. NTA уведомява Irish Ferries, че проверява обстоятелствата около първата отмяна, за да определи условията за прилагане на Регламент № 1177/2010 в конкретния случай, и иска от него да съобщи причините, поради които Irish Ferries счита, че тази отмяна се дължи на извънредни обстоятелства, които са извън неговия контрол. Irish Ferries изпраща на NTA подробно писмено становище във връзка с разглежданата отмяна.

26. На 1 юни 2018 г. NTA иска от Irish Ferries да предостави информация във връзка със спазването от негова страна на член 18 от Регламент № 1177/2010. Irish Ferries отговаря на 8 юни 2018 г. и следва размяна на писма.

27. На 11 юни 2018 г. корабостроителницата уведомява Irish Ferries, че доставката на плавателния съд ще се забави до неопределена дата през септември поради забавянето на подизпълнител при извършване на дейности по окабеляване и инсталиране на електрическата система на корпуса и на надстройката, както и поради забавяния при доставката на вътрешно обзавеждане за общите помещения. Тъй като не може да използва плавателния съд, Irish Ferries решава да отмени всички плавания, предвидени след 30 юли 2018 г. (наричана по-нататък „втората отмяна“). В крайна сметка плавателният съд е доставен на 12 декември 2018 г., тоест с около 200 дни закъснение.

28. При втората отмяна Irish Ferries предприема редица действия спрямо засегнатите пътници, а именно, от една страна, ги уведомява по-специално за втората отмяна веднага след като е потвърдено, че не е възможно да бъде нает алтернативен плавателен съд, като спазва предизвестие от седем до дванадесет седмици, и от друга страна, им предлага избор между следните възможности: да отменят първоначалните пътувания и средствата да им бъдат незабавно възстановени в пълен размер, да пътуват към Франция по алтернативни линии без възстановяване на евентуалните допълнителни разходи, и накрая, да бъдат пренасочени чрез комбиниран превоз по земя и вода по маршрут, който те изберат сред предложените им, като отпътуват от някое от ирландските фериботни пристанища към френски пристанища, например Шербур, Роскоф, Кале и Кан. В последния случай разходите за гориво за преминаване през Великобритания са били възстановени на пътниците.

29. В резултат от тези действия 82 % от засегнатите от тези отмени 20 000 пътници избират алтернативни пътувания с Irish Ferries или друг превозвач, 3 % предпочитат комбинирания превоз по земя и вода, а останалите 15 % избират възстановяване на средствата в пълен размер.

30. Евентуалните допълнителни разходи на пътниците, избрали алтернативни пътувания, не са фактурирани на пътниците, а са поети от Irish Ferries. Освен това евентуалната разлика в цената на билетите е възстановена от Irish Ferries.

31. На пътниците, избрали комбинирания превоз по земя и вода, Irish Ferries възстановява разходите за горивото, необходимо за преминаване през Великобритания.

32. Irish Ferries обаче не плаща обезщетение за закъснението при пристигане до крайното местоназначение на пътниците, поискали това на основание член 19 от Регламент № 1177/2010, тъй като счита, че след като е предложило пренасочване и възстановяване на цената на билета в съответствие с член 18 от Регламента, членове 18 и 19 от този регламент не се прилагат едновременно.

33. На 1 август 2018 г. NTA издава предварително съобщение до Irish Ferries относно прилагането на нормативния акт от 2012 г. към отменените пътувания, на което Irish Ferries отговаря на 15 август 2018 г.

34. На 19 октомври 2018 г. NTA приема решение, според което, първо, Регламент № 1177/2010 се прилага към отменените пътувания между Дъблин и Шербур през лятото на 2018 г., второ, Irish Ferries не е изпълнило изискванията по член 18 от този регламент, и трето, този морски превозвач е нарушил член 19 от посочения регламент. Съгласно член 4, параграф 1 от нормативния акт от 2012 г., това решение е конкретизирано чрез издаване на две съобщения. Irish Ferries представя становище по това решение.

35. С решение от 25 януари 2019 г. NTA потвърждава съобщенията, издадени въз основа на член 4, параграф 1 от нормативния акт от 2012 г. относно членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 (наричано по-нататък „оспореното решение“).

36. Той приема, от една страна, че що се отнася до пътниците, чиито пътувания са отменени, Irish Ferries е нарушило член 18 от Регламент № 1177/2010, след като тези пътници е трябвало да пътуват към или от Рослеър (вместо Дъблин) и/или към или от Роскоф (вместо Шербур). NTA приканва Irish Ferries да възстанови евентуалните допълнителни разходи на пътниците, чиито пътувания са отменени и които са избрали пренасочване към или от Рослеър (вместо Дъблин) и/или към или от Роскоф (вместо Шербург).

37. От друга страна, той счита, че Irish Ferries е нарушило член 19 от Регламент № 1177/2010, и го задължава да изплати обезщетение на пътниците, засегнати от закъснение при пристигането до крайното местоназначение, посочено в договора за превоз.

38. Irish Ferries оспорва спорното решение и съобщенията, издадени на основание на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 пред High Court (Висш съд, Ирландия), като твърди, първо, че този регламент не се прилага в случаите, когато отмяната е осъществена няколко седмици преди датата на предвидените пътувания. Второ, Irish Ferries оспорва тълкуването и прилагането на членове 18—20 от посочения регламент от страна на NTA.

По-конкретно, то изтъква, че забавената доставка на плавателния съд представлява „извънредно обстоятелство“, което го освобождава от задължението да плаща обезщетение по член 19 от Регламента. Трето, Irish Ferries упреква NTA, че е нарушил член 25 от същия регламент, тъй като е превишил правомощията си. В действителност NTA упражнил правомощията си спрямо транспортни услуги за заминаващи от Франция и с местоназначение Ирландия, въпреки че тези услуги са от изключителната компетентност на френския орган. Четвърто, Irish Ferries упреква NTA, че е нарушил член 24 от Регламент № 1177/2010, тъй като не е ограничил действието на своето решение само до пътниците, които са подали жалба във формата и в срока, определени в член 24 от този регламент. Пето и последно, Irish Ferries оспорва валидността на посочения регламент с оглед на принципите на пропорционалност, на правна сигурност и на равно третиране, както и на членове 16, 17 и 20 от Хартата на основните права на Европейския съюз (наричана по-нататък „Хартата“).

39. При тези обстоятелства, с акт от 22 юли 2019 г., постъпил в Съда на 26 юли 2019 г., High Court (Висш съд) решава да спре производството и да постави за разглеждане от Съда следните въпроси:

„А. Приложимост на Регламент [№ 1177/2010]

1) Прилага ли се [Регламент № 1177/2010] (и по-специално членове 18 и/или 19 от него) в случаите, когато пътниците са направили предварителна резервация и са сключили договори за превоз и пътническите услуги са отменени с предизвестие от поне седем седмици преди планираното заминаване поради закъсняла доставка на нов плавателен съд на оператора на фериботната линия? В това отношение за приложимостта на [посочения] регламент релевантни ли са някои (или всички) от следните обстоятелства:

   а) в крайна сметка доставката е забавена с 200 дни;

   б) операторът на фериботната линия е трябвало да отмени превози за цял сезон;

   в) не е могло да се намери подходящ алтернативен плавателен съд;

   г) операторът на фериботната линия е пренасочил към други услуги за превоз по вода или е възстановил средствата на над 20 000 пътници;

   д) превозите по вода са били по нов маршрут, открит от оператора на фериботната линия, без да има друга подобна алтернативна услуга по маршрута?

   Б. Тълкуване на член 18 от [Регламент № 1177/2010]

   На този въпрос трябва да се отговори само ако член 18 е приложим.

2) Възниква ли нов договор за превоз, когато даден пътник е пренасочен съгласно член 18, така че правото на обезщетение по член 19 следва да се определя съгласно този нов договор, а не съгласно първоначалния договор за превоз?

3) а) В случай че [посоченият] член 18 е приложим и ако услуга за превоз по вода бъде отменена и няма алтернативна услуга по този маршрут (тоест няма пряка връзка между тези две пристанища), представлява ли „пренасочване до крайното местоназначение“ за целите на [същия] член 18 осигуряването на алтернативна

услуга чрез превоз по вода по друг маршрут или маршрути, които са налични и избрани от пътника, включително чрез „комбиниран превоз по земя и вода“ (напр. пътуване от Ирландия до Обединеното кралство с ферибот и след това пътуване с автомобил, като разходите за гориво се възстановяват на пътника от оператора на фериботната линия до пристанище в Обединеното кралство с връзка до Франция и пътуване от там до Франция, като пътникът избира маршрута на всяка от услугите за превоз по вода? Ако отговорът е отрицателен, какви критерии трябва да се вземат предвид, за да се определи дали дадено пренасочване е „при съпоставими условия“?

б) Ако по отменения маршрут няма алтернативна услуга за превоз по вода, така че засегнатият пътник не може да бъде транспортиран по вода директно от първоначалното пристанище за качване до крайното местоназначение, както е посочено в договора за превоз, трябва ли превозвачът да заплати всички допълнителни разходи, направени от пътник, който е пренасочен, във връзка с пътуването му към и от новото пристанище за качване и/или към и от новото пристанище по местоназначение?

В. Тълкуване на член 19 от [Регламент № 1177/2010]

4) а) Може ли член 19 [от Регламент № 1177/2010] да се прилага, когато пътуването в действителност вече е било отменено поне седем седмици преди планираното заминаване? Ако [посоченият] член 19 е приложим, прилага ли се той, когато е бил приложен член 18 [от този регламент] и пътникът е бил пренасочен без допълнителни разходи и/или средствата са му били възстановени и/или пътникът е избрал по-късна услуга за превоз по вода?

б) Ако член 19 [от Регламент № 1177/2010] се прилага, кое е „крайното местоназначение“ за целите на [този член]?

5) Ако член 19 [от Регламент № 1177/2010] е приложим:

а) Как се измерва продължителността на закъснението при такива обстоятелства?

б) Как се изчислява *цената* по смисъла на [посочения] член 19 при определяне на дължимия размер на обезщетение, и по-специално в нея включват ли се разходите, свързани с допълнителни услуги (напр. каюти, клетки за превоз на домашни любимци и първокласни салони)?

Г. Тълкуване на член 20, параграф 4 [от Регламент № 1177/2010]:

6) Ако [Регламент № 1177/2010] се прилага, тогава представляват ли обстоятелствата и съображенията, посочени в първия въпрос, „извънредни обстоятелства, които не е можело да бъдат избегнати дори при вземане на всякакви разумни мерки“ по смисъла на член 20, параграф 4 от [Регламент № 1177/2010]?

Д. Тълкуване на член 24 от [Регламент № 1177/2010]:

7) Налага ли член 24 [от Регламент № 1177/2010] като задължително условие за всеки пътник, който иска да получи обезщетение по член 19 от [този] регламент, подаването на жалба в рамките на два месеца от датата на извършване на услугата или от датата, на която услугата е трябвало да бъде извършена?

Е. Тълкуване на член 25 от [Регламент № 1177/2010]:

8) Ограничава ли се компетентността на националния компетентен орган, отговорен за прилагането на [Регламент № 1177/2010], до превози по вода от пристанищата, посочени в член 25 от [този регламент], или може да обхваща и превоза по вода на връщане *от* пристанището на друга държава членка до държавата на националния компетентен орган?

Ж. Валидност на решението и на съобщенията

9) а) Кои принципи и разпоредби на правото на Съюза следва да приложи запитващата юрисдикция при преценката на валидността на решението и/или на съобщенията на националния орган по прилагането [на Регламент № 1177/2010] — член 16, 17, 20 и/или 47 от Хартата и/или принципите на пропорционалност, правна сигурност и равно третиране?

б) Критерият за допусната явна грешка ли е критерият за необоснованост, който националният съд трябва да приложи?

З. Валидност на Регламент № 1177/2010

Този въпрос ще възникне само в зависимост от отговорите на предходните въпроси.

10) Валиден ли е Регламент № 1177/2010 с оглед на правото на Съюза, като се вземат предвид по-специално:

а) членове 16, 17 и 20 от Хартата,

б) фактът, че въздушните превозвачи нямат задължение за заплащане на обезщетение, ако информират пътника за отмяната минимум две седмици преди началото на полета по разписание (член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от Регламент (ЕО) № 261/2004),

в) принципите на пропорционалност, правна сигурност и равно третиране?“.

40. Страните в главното производство, Ирландия, Европейският парламент, Съветът на Европейския съюз и Европейската комисия представят писмени становища. Същите заинтересовани страни са представлявани в съдебното заседание, проведено на 9 септември 2020 г.

IV. Анализ

41. Десетте въпроса в настоящото преюдициално запитване са свързани с различни аспекти на Регламент № 1177/2010. В действителност с първия въпрос запитващата юрисдикция иска да установи първо дали този регламент се прилага в спора в главното

производство. След това с преюдициални въпроси от втори до девети тя иска тълкуване на редица специфични разпоредби от посочения регламент. Накрая с десетия въпрос тази юрисдикция иска от Съда да се произнесе по валидността на същия регламент.

42. Преди да пристъпим към проверка на валидността на акт от правото на Съюза, най-напред е необходимо да бъде изключена хипотезата, при която тази проверка няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора в главното производство [6]. Ето защо анализът на първия въпрос трябва да предхожда анализа на десетия въпрос.

43. По-нататък, когато валидността на разпоредбите от акт от правото на Съюза е поставена под съмнение с твърдения за нарушение на определени общи принципи, преди всичко следва да се установи смисълът на тези разпоредби. Съгласно общ принцип на тълкуването разпоредбите от правото на Съюза трябва, доколкото е възможно, да се тълкуват по начин, който не поставя под съмнение тяхната валидност и в съответствие с цялото първично право [7]. Осъществяването на проверката на тяхната валидност, без преди това да е бил установен техният смисъл, би довело до нарушаване на този принцип. Ето защо, доколкото втори—девети въпрос се отнасят до тълкуването на редица разпоредби от Регламент № 1177/2010, чиято валидност е предмет на десетия въпрос, е необходимо най-напред да бъде даден отговор на тези първи въпроси.

44. Поради това моят анализ ще следва поредността на отправените от запитващата юрисдикция въпроси. Най-напред ще разгледам приложното поле на Регламент № 1177/2010 (първи въпрос), след това неговите специфични разпоредби (втори—девети въпрос) и накрая, валидността на този регламент (десети въпрос).

A. По приложимостта на Регламент № 1177/2010

45. С първия въпрос запитващата юрисдикция се пита най-общо за приложимостта на Регламент № 1177/2010, и по-специално за приложимостта на членове 18 и 19 от него в хипотеза, при която една услуга за морски превоз е отменена с предизвестие от поне седем седмици преди първоначално планираното заминаване, тъй като доставката на плавателния съд, който е трябвало да извърши превоза, е закъсняла, и не е било възможно той да бъде заменен с друг плавателен съд.

46. Наистина запитващата юрисдикция се пита и за приложимостта на Регламент № 1177/2010 с оглед на поредица от обстоятелства, посочени в текста на първи въпрос, букви а)—д). Irish Ferries, чиито доводи, изглежда, са в основата на първия въпрос, обаче изтъква тези обстоятелства само за да обоснове своите доводи във връзка с принципа impossibilium nulla obligatio est. В случая моето мнение е, че посочените обстоятелства не могат да променят моя анализ относно приложимостта на Регламент № 1177/2010, поради което те не следва да бъдат разглеждани поотделно. Същите обстоятелства обаче могат да бъдат взети предвид в рамките на шестия въпрос и при проверката относно „разумните мерки“ по смисъла на член 20, параграф 4 от този регламент.

47. От друга страна, в първия въпрос запитващата юрисдикция използва две отделни понятия, а именно „предварителни резервации“, направени от пътниците, и сключени от тях „договори за превоз“. Следователно формулировката на този въпрос a priori може да

[6] Вж. в този смисъл решение от 16 юни 1981 г., Salonia (126/80, EU:C:1981:136, т. 6).

[7] Вж. в този смисъл решение от 31 януари 2013 г., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, т. 44).

наведе на мисълта, че тази юрисдикция прави разграничение между тези две понятия. Първият въпрос обаче се отнася до пътниците, които не само са направили резервация, но и са сключили договор за превоз. Ето защо от Съда не се иска да се произнася отделно, от една страна, за положението на пътниците, които са направили резервация, и от друга страна, за положението на пътниците, които са сключили договор за превоз.

48. От съображения за изчерпателност следва да се отбележи, че за разлика от Регламент № 261/2004, при определяне на своето приложно поле Регламент № 1177/2010 не използва понятието „резервация“ [8].

49. Макар това понятие да е използвано само в глава II от Регламент № 1177/2010, озаглавена „Права на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност“, разпоредбите на тази глава могат да наведат на мисълта, че резервацията предхожда сключването на договор за превоз. Всъщност членове 7 и 8 от Регламента правят разграничение между приемането на резервация и издаването на билет.

50. В този ред на мисли, от определенията в член 3, букви м) и н) от Регламент № 1177/2010 се установява, че съществуването на „договор за превоз“ се доказва по-специално с „билет“. Този регламент обаче не установява аналогична връзка между „договор за превоз“ и „резервация“ [9]. От друга страна член 3, буква м) от посочения регламент указва, че договорът за превоз се сключва „между превозвач и пътник за предоставянето на една или повече пътнически услуги или круизи“. Ето защо не е изключено законодателят на Съюза да е искал да обвърже качеството „пътник“ не с *факта на направената резервация*, а със *сключването* на договор за превоз. Все пак, както посочих [10], изводите, които запитващата юрисдикция прави в първия въпрос за наличието на евентуални различия между „предварителни резервации“ и „договори за превоз“, са неотносими. Всъщност от формулировката на този въпрос се установява, че всеки пътник, който е направил резервация, е сключил и договор за превоз.

1. Изложение на първия преюдициален въпрос

51. В основата на първият въпрос са доводите на Irish Ferries, че Регламент № 1177/2010 се прилага само към две категории пътници, а именно, от една страна, пътниците, чието непосредствено предстоящо пътуване закъснява или е отменено, и които физически се намират в пристанището, и от друга страна, пътниците, които са в етап от круиз. Този регламент обаче не обхващал пътниците, които са уведомени от превозвача за отмяната на пътуването с предизвестие от поне седем седмици преди заминаването [11].

52. За да обоснове възражението си, че тази трета категория пътници не попада в приложното поле на Регламент № 1177/2010, Irish Ferries се позовава, първо, на текста на разпоредбите от този регламент и на неговата структура.

[8] Всъщност член 3, параграф 2 от Регламент № 261/2004 гласи по същество, че този регламент се прилага към пътниците, заминаващи от летище, при условие че имат потвърдена резервация и се представят на гишето за регистрация.

[9] Член 2, буква ж) от Регламент № 261/2004 обаче прави връзка между „резервация“ и „билет“ по смисъла на член 2, буква е) от този регламент. Според първата разпоредба „резервация“ означава фактът, че пътникът има билет или друго доказателство, което показва, че резервацията е приета и регистрирана от въздушния превозвач или туроператор.

[10] Вж. точка 47 от настоящото заключение.

[11] Предизвестието от поне седем седмици, посочено в преюдициалните въпроси, се определя спрямо датата, на която Irish Ferries е съобщило на пътниците за отмяната на транспортните услуги. Вж. точка 28 от настоящото заключение.

53. По-специално от използвания в наименованието на глава III от Регламент № 1177/2011 термин „прекъсване на пътуването“, Irish Ferries прави извода, че този регламент не се отнася до транспортна услуга, която все още не е започнала.

54. От друга страна, член 17, параграфи 1 и 2 от Регламент № 1177/2010 задължава превозвачите да предоставят на пътниците информация и определени услуги („закуски, храна или напитки“ и „настаняване на борда или на брега“) в случай на отмяна или закъснение на пътническа услуга. Според Irish Ferries тази разпоредба има смисъл само ако се прилага спрямо пътниците, които вече се намират на пристанището или пристанищния терминал.

55. В този ред на мисли Irish Ferries посочва, че в случай на отмяна или закъснение при заминаването член 18, параграфи 1 и 3 от Регламент № 1177/2010, от една страна, задължава на пътниците „незабавно“ да бъде предложено да изберат между пренасочване или възстановяване на средства, и от друга страна, предвижда възстановяването на средства да съответства на цената „за неосъществената част или части от пътуването“. Също така член 19 от този регламент се отнася до пътниците, които „ще пристигнат със закъснение“, и следователно не засягал пътниците, които пътуват към или са на пристанището. Освен това според Irish Ferries продължителността на закъсненията при заминаване и закъсненията при пристигане, които са посочени в тези две разпоредби, означава, че става въпрос за разпоредба, приложима по отношение на пътници, които вече пътуват към или са в непосредствена близост до пристанището.

56. Второ, Irish Ferries изтъква, че пътниците във въздушния и в железопътния транспорт не получават обезщетение, когато са били информирани за отмяната на транспортната услуга минимум две седмици предварително (член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004) или далеч преди отмяната (Тълкувателни насоки на Комисията[12]). Макар според съображение 1 от Регламент № 1177/2010 той да има за цел да осигури висока степен на защита на пътниците в морския транспорт, сравнима с тази при другите видове транспорт, този регламент не би могъл да се прилага когато съобщенията за отмяната са изпратени на пътниците с предизвестие от поне седем седмици.

57. Трето, Irish Ferries изтъква, че посочените в първи въпрос, букви а)—д) обстоятелства свидетелстват за мащаба на затрудненията, предизвикани от забавената доставка. При това положение, като се позовава на признатия в практиката на Съда принцип impossibilium nulla obligatio est[13], то изтъква, от една страна, че разпоредба от правото на Съюза не може да наложи задължение, чието изпълнение е невъзможно. От друга страна, то твърди по същество, че изпитаните затруднения са такива, че сключените с пътниците договори е трябвало да се считат за развалени поради невъзможност за изпълнение.

58. Тъй като първият въпрос отразява изложените от Irish Ferries доводи, ще разгледам този въпрос в светлината на трите групи доводи, изложени по-горе.

[12] Съобщение на Комисията — Тълкувателни насоки за [Регламент № 1371/2007] (ОВ C 220, 2015 г., стр. 1) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015XC0704(01).

[13] В този контекст Irish Ferries си позовава на решения от 3 март 2016 г., Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, т. 42), и от 6 ноември 2018 г., Scuola Elementare Maria Montessori/Комисия, Комисия/Scuola Elementare Maria Montessori и Комисия/Ferracci (C-622/16 P—C-624/16 P, EU:C:2018:873, т. 79).

2. По текста и структурата на Регламент № 1177/2010

59. Уместно е преди всичко да се отбележи, че член 2, параграф 1 от Регламент № 1177/2010, озаглавен „Приложно поле“, определя категориите пътници, по отношение на които той се прилага, а член 2, параграф 2 определя тези, по отношение на които той не се прилага. Нищо не позволява да се счита, че предварителното уведомяване за отмяната изключва пътника от приложното поле на посочения регламент. Просто в тази разпоредба не се установява да има такова условие.

60. Вярно е наистина, че според член 2, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 той се прилага по отношение на пътниците, ползващи пътнически услуги или участващи в круиз. От това обаче не следва извод, че този регламент не се прилага по отношение на пътниците, които не участват в тези пътувания.

61. Всъщност Регламент № 1177/2010 съдържа разпоредби, чиято приложимост към етапа, предхождащ същинското пътуване, е несъмнено. Например член 4, параграф 2 от този регламент по същество предвижда, че договорните условия и прилаганите от превозвачи или продавачи на билети тарифи се прилагат по отношение на масовия потребител без каквато и да е дискриминация. Също така член 7, параграф 1 от посочения регламент забранява да се отказва приемането на резервация, издаването или предоставянето на билет или качването на борда на лице на основание увреждане или намалена подвижност на лицето като такива.

62. От друга страна, в предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешен воден път, и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004[14] (наричано по-нататък „предложението за регламент“), в член 2 от него не се посочват пътниците, за които този регламент би трябвало да се прилага. Този член гласи, че Регламентът „се прилага по отношение на търговски пътнически услуги по море или по вътрешни водни пътища“. След становището на първо четене на Парламента[15] и позицията на първо четене на Съвета[16], тази разпоредба придобива по същество окончателния си текст. По нищо не може да се съди, че тези институции са възнамерявали да ограничат приложното поле на Регламент № 1177/2010 в посочения от Irish Ferries смисъл. Като се има предвид целта да се осигури висока степен на защита на пътниците, сравнима с тази при други видове транспорт, която е в основата на предложението за регламент от началото на подготвителните работи и която е прогласена в съображение 1 от него, такова намерение би трябвало да е обект на особено внимание. Всъщност ограничаването на приложното поле на Регламент № 1177/2010 би довело до снижаване на степента на защита на пътниците.

63. По-нататък, що се отнася по-конкретно до приложимостта на разпоредбите на глава III от Регламент № 1177/2010, и по-специално на членове 18 и 19 от нея, аз считам, че обратно на твърденията на Irish Ferries, терминът „прекъсване на пътуването“, използван в самото заглавие на тази глава, не може да се тълкува в смисъл, че част от пътуването трябва вече да е извършена преди прекъсването, за да попада дадено положение в приложното поле на

[14] COM(2008) 816 окончателен.

[15] Според становището на Парламента, P6_TC1-COD(2008)0246, Регламентът се прилага „по отношение на търговския превоз на пътници, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища с пътнически кораб“. Вж. още изменение № 9 на доклада по предложението за регламент [2008/0246(COD)].

[16] Според Позиция (ЕС) № 5/2010 на Съвета (ОВ C 122 E, 2010 г., стр. 19), регламентът се прилага по отношение на пътници, ползващи пътнически услуги или круиз.

тази глава. Всъщност според тълкуването на Irish Ferries дефиницията на понятието за „пътуване“ по същество определяло приложното поле на разпоредбите на тази глава. Доколкото в този регламент няма определение на това понятие, смисълът на това понятие трябвало да се определи възможно най-точно.

64. От друга страна, член 20 от Регламент № 1177/2010, озаглавен „Изключения“, посочва положенията, при които членове 18 и 19 от този регламент не се прилагат. Нито предварителното уведомяване за отмяната, нито прекъсването на вече започнало пътуване са сред тези положения. Освен това в доктрината се отбелязва, че положенията, при които отговорността на превозвач бива ангажирана на основание на тези разпоредби, без пътуването да е прекъснато, са по-чести и по-важни от практическа гледна точка [17].

65. Наистина услугите, които се предлагат безплатно на пътниците по силата на член 17, параграфи 1 и 2 от Регламент № 1177/2010, изглеждат от значение за пътниците най-вече по време на пътуването. Въпреки това задължението за прилагане на тази разпоредба в положения като описаното в първия въпрос, е „смекчено“ от съдържащите се в нея уточнения, че тези услуги, по-конкретно закуските, храните или напитките, трябва да бъдат предложени „в зависимост от времето на чакане, при условие че има такива или има разумна възможност да бъдат доставени“, а що се отнася до настаняването на борда или на брега — когато това е необходимо или се налага.

66. Накрая е достатъчно да се отбележи, че членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 не посочват задължението за предварително уведомяване за отмяната като условие да не бъдат прилагани. От друга страна, при подготвителните работи поправка 59, предложена от Парламента в неговото становище на първо четене, съгласно която морският превозвач не дължи обезщетение, когато е уведомил пътника за отмяната на пътуването най-късно три дни преди планираното заминаване, не е възпроизведена в Регламент № 1177/2010. Това обстоятелство подкрепя довода, че законодателят не е възнамерявал да ограничи приложното поле на този регламент или на членове 18 и 19 от него в смисъла, предложен от Irish Ferries.

3. По сравнението между Регламенти № 261/2004, № 1371/2007, № 1177/2010 и № 181/2011

67. Според съображение 1 от Регламент № 1177/2010, той има за цел да осигури „*висока степен на защита на пътниците, сравнима* с тази при други видове транспорт“. De lege ferenda, някои законодателни проекти целят установяване на сходно равнище на защита на потребителите в Съюза [18]. Въпреки това според постоянната съдебна практика *положението на предприятията, действащи в сектора на различните видове транспорт, не е сравнимо*, доколкото с оглед на техния начин на функциониране, условията за достъпа до тях и разпределянето на техните мрежи тези различни видове транспорт не са взаимозаменяеми от гледна точка на условията за тяхното използване [19].

[17] Вж. в този смисъл *Stec*, M. Ochrona pasażera w transporcie morskim i w żegludze śródlądowej w świetle rozporządzenia (UE) nr 1177/2010. — In: Kostański, P., Podrecki, P. и Targosz, T. (dir.). Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple. Wolters Kluwer, Varsovie, 2017, p. 1408.

[18] Вж. *Erceg*, B., Vasilj, A. Current affairs in passengers rights protection in the European Union. — In: EU and Comparative Law Issues and Challenges, 2018, vol. 2, 222—223.

[19] Вж. решения от 10 януари 2006 г., IATA и ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, т. 96), от 31 януари 2013 г., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, т. 56), и от 26 септември 2013 г., ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, т. 47).

68. Като пример за това, на равнището на правото на Съюза правата на пътниците в железопътния транспорт са уредени в Регламент № 1371/2007. Този регламент предвижда по-специално в случаите, когато стойността на билета не е възстановена съгласно член 16 от посочения регламент, че пътникът, на когото предстои закъснение между мястото на тръгване и местоназначението, посочени в билета, може да иска обезщетение за закъснения от железопътното предприятие, без да губи правото си на превоз [20]. Същият регламент не предвижда железопътните предприятия да бъдат освободени от задължението за обезщетение, посочено в член 17, параграф 1 от Регламент № 1371/2007, когато закъснението се дължи на форсмажорни причини. При тези обстоятелства може да се постави въпросът дали основанията за освобождаване на превозвача от отговорност, предвидени в Регламенти № 261/2004, № 1177/2010 и № 181/2011, отнасящи се съответно до въздушния, водния и автобусния превоз на пътници, могат да бъдат приложени по аналогия към железопътния транспорт.

69. В решение ÖBB-Personenverkehr [21] Съдът отговаря на този въпрос отрицателно. Като се позовава на съдебната практика, цитирана от мен в точка 67 от настоящото заключение, Съдът признава, че законодателят на Съюза е успял да въведе правила, предвиждащи различно равнище на защита на потребителя в зависимост от съответния транспортен сектор [22].

70. Предвид тези разяснения в съдебната практика, не би могло чрез прокарването на паралел между правната уредба на различните видове транспорт по пътя на съдебната практика да се въвеждат разрешения, водещи до хармонизиране на задълженията на превозвачите във всички видове транспорт в случай на отмяна или закъснение на пътническа транспортна услуга. Ето защо волята на законодателя на Съюза да не прави паралел между тези правни норми трябва да бъде зачетена.

4. По принципа impossibilium nulla obligatio est

71. Този принцип означава, че правото не може да налага на лицата задължения, които са обективно и абсолютно неизпълними [23], и че разпоредбите от правото на Съюза трябва да се тълкуват в смисъл, който позволява да се избегне налагането на такива задължения [24].

72. Все пак обективната и абсолютна невъзможност за изпълнение не може да бъде приравнена на наличие на затруднения при изпълнението на задължения, произтичащи от правото на Съюза. Нещо повече, значимостта на целта за защита на потребителите, в това число и на пътниците, ползващи морски транспорт, може да обоснове негативни, дори тежки икономически последици за някои икономически оператори [25]. Освен това, докато членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 създават задължения за превозвача, член 20, параграфи 3 и 4 от този регламент позволява превозвачът да се освободи от тези задължения при специфични обстоятелства и гарантира той да не бъде поставен в положение, сравнимо с абсолютна невъзможност.

[20] Вж. член 17, параграф 1 от Регламент № 1371/2007.

[21] Решение от 26 септември 2013 г. (C-509/11, EU:C:2013:613, т. 48).

[22] Вж. Решение от 26 септември 2013 г., ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, т. 47).

[23] Вж. по аналогия със съдебната практика относно прилагането на този принцип към решенията на Комисията решение от 6 ноември 2018 г., Scuola Elementare Maria Montessori/Комисия, Комисия/Scuola Elementare Maria Montessori и Комисия/Ferracci (C-622/16 P—C-624/16 P, EU:C:2018:873, т. 82 и цитираната съдебна практика).

[24] Вж. в този смисъл решение от 3 март 2016 г., Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, т. 42).

[25] Вж. по аналогия решение от 23 октомври 2012 г., Nelson и др. (C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 81).

73. По същите причини, за да определи дали съгласно националното право сключените с пътниците договори трябва да се считат за развалени поради невъзможност за изпълнение, запитващата юрисдикция трябва да вземе предвид факта, че независимо от приложимото към тези договори право, последните се отнасят до задължения, произтичащи от Регламент № 1177/2010, който, както обясних току-що, не поставя превозвача в невъзможност да изпълни договорните си задължения.

74. В заключение на анализа по първия преюдициален въпрос, предлагам да бъде даден отговор в смисъл, че Регламент № 1177/2010, и по-специално членове 18 и 19 от него, се прилагат в положение, при което услуга за морски превоз е отменена с предизвестие преди първоначално планираното заминаване поради забавяне на доставката на плавателния съд, с който е трябвало да бъде извършен превозът, и невъзможност той да бъде заместен.

Б. По понятието „крайно местоназначение“ в членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010

75. С третия въпрос, буква а) запитващата юрисдикция иска от Съда да уточни дали пренасочването на пътниците по алтернативен маршрут по вода, различен от първоначално предвидения, или към комбиниран превоз, включващ превоз по земя (автомобилен или железопътен), представлява „пренасочване до крайното местоназначение при съпоставими условия“ по смисъла на член 18 от Регламент № 1177/2010.

76. С третия въпрос, буква б) тази юрисдикция би желала да се установи дали, когато по първоначалния маршрут няма директен алтернативен превоз, пренасочените по смисъла на член 18 от Регламент № 1177/2010 пътници трябва да получат обезщетение за евентуалните допълнителни разходи, които правят, от една страна, за да пристигнат на алтернативните пристанища на заминаване и на местоназначение, и от друга страна, за да отпътуват от тях.

77. Четвъртият въпрос, буква б) също се отнася до тълкуването на понятието „крайно местоназначение“ с оглед на правото на обезщетение по член 19 от Регламент № 1177/2010.

78. За да бъде даден отговор на тези въпроси, е необходимо да се даде тълкуване на понятието „крайно местоназначение“, съдържащо се в разпоредбите на този регламент [26]. Ето защо предлагам тези въпроси да бъдат разгледани заедно.

1. По понятието „крайно местоназначение“

79. С понятието „крайно местоназначение“, съдържащо се в членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010, се означава крайното местоназначение, *както е определено в договора за превоз*. Следователно в системата на Регламента това понятие винаги отговаря на уговорено между страните местоназначение. Доколкото „билет“ по смисъла на член 3, буква н) от посочения регламент по същество представлява доказателство за наличие на договор за превоз, като съществен елемент от този договор крайното местоназначение също трябва по принцип да е вписано в билета.

[26] Вж. моя анализ във връзка с втори въпрос и четвърти въпрос, буква а).

80. Освен това в системата на Регламент № 1177/2010 понятието „крайно местоназначение“ се използва, за да се определи мястото, до което пътникът трябва да бъде превозен в изпълнение на пътническа услуга (а във връзка с часа на пристигане — и в кой момент), за да може да се приеме, че тази услуга е била действително и точно извършена. Всъщност, от една страна, със сключването на договор за превоз пътникът придобива правото да бъде превозен до крайното местоназначение[27], а в случай на отмяна или закъснение при заминаването, посочено в член 18 от този регламент, пътникът има право на пренасочване до това местоназначение. От друга страна, ако пътникът закъснее при пристигането до крайното местоназначение, превозвачът по принцип е длъжен да го обезщети на основание член 19 от посочения регламент.

81. Следователно понятието „крайно местоназначение“ играе важна роля с оглед на отговорността на превозвача при извършване на пътническа услуга. Ето защо трябва да става въпрос за местоназначение, което е определено точно и е „под контрола“ на превозвача, който трябва да е в състояние да определи продължителността на пътуването и часа на пристигане в зависимост от това местоназначение. От друга страна, като се вземе предвид фактът, че условията за ангажиране на отговорността на превозвача на основание членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 по принцип са установени за всички пътници в контекста на съответната пътническа услуга, малко вероятно е крайното местоназначение да бъде определено индивидуално в договорите за превоз. Следователно трябва да се приеме, че понятието „крайно местоназначение“ по принцип съответства на пристанището за слизане, посочено в договора за превоз за първоначално пътуване.

82. Това съображение не може да се постави под съмнение от довода на Irish Ferries, че Регламент № 1177/2010 използва понятието „пристанище за слизане“, и съответно понятието „крайно местоназначение“ няма същото значение като първото понятие. Всъщност понятието „пристанище за слизане“ се използва единствено в член 2 от този регламент, за да очертае неговото приложно поле. Обстоятелството, че тази разпоредба не използва понятието „крайно местоназначение“, произтича от използваната в нея терминология: според член 2 от Регламент № 1177/2010 той се прилага по отношение на пътническите услуги, при които *пристанището за качване се намира на територията на държава членка*, и в огледалния на този пасаж — по отношение на услугите, започнали от трета държава, *когато пристанището за слизане се намира на територията на държава членка*.

2. По пренасочването до крайното местоназначение

83. Макар член 18 от Регламент № 1177/2010 да гласи, че в случай на отмяна или закъснение при заминаването на пътниците трябва да бъде предложено по-специално пренасочване до крайното местоназначение, посочено в договора за превоз, при съпоставими условия, при първа възможност и без допълнителни разходи, възможно е след извършен превоз по вода пътникът да не пристигне в пристанището за слизане, посочено в договора за превоз за първоначално пътуване.

84. Всъщност, като се вземат предвид ограниченият брой на предлаганите пътнически услуги и ограниченият брой пристанища, които могат да приемат пътнически кораби, не може да се изисква на пътниците винаги да бъде предлагано превозът да се извърши по

[27] Член 19, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 гласи, че в случай на закъснение при пристигането пътникът може да поиска обезщетение, *без да губи правото си на превоз*.

маршрут, идентичен с първоначално уговорения. Както посочва Irish Ferries, възможно е да няма никаква алтернативна услуга за превоз на тези пътници по същата линия или на същата дата. Следователно налагането на такова задължение би означавало да бъде удължен периодът до намиране на „първа възможност“, при която трябва да се извърши пренасочването. По аналогични причини в рамките на Регламент № 261/2004 превозвачът може да предложи полет до летище като алтернатива на това, за което е направена резервацията [28], въпреки факта, че в този регламент понятието „краен пункт на пристигане“ е строго дефинирано. Това важи и за услугите за пътнически превоз по море или по вътрешни водни пътища, които на практика не се използват често за пътуване до пристанището за слизане и за пребиваване там.

85. Въпреки това при пренасочване превозвачът трябва да осигури транспорт до крайното местоназначение, посочено в договора за превоз за първоначално пътуване, или да поеме разходите за трансфер [29]. Всъщност член 18, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 гласи, че пътниците имат право на пренасочване до крайното местоназначение, и както посочих в точка 81 от настоящото заключение, понятието „крайно местоназначение“ по принцип съответства на пристанището за слизане, посочено в договора за превоз за първоначално пътуване.

86. След като в рамките на алтернативна пътническа услуга превозвачът няма задължение да превози пътника по вода до пристанището за слизане, посочено в договора за превоз за първоначално пътуване, маршрутът на алтернативното превозно средство не трябва a fortiori да бъде непременно идентичен с маршрута, посочен в договора за превоз за първоначалното пътуване.

87. Въпреки това пренасочването трябва винаги да се осъществява „при съпоставими условия“ по смисъла на член 18 от Регламент № 1177/2010. В този контекст запитващата юрисдикция тогава си поставя въпроса дали алтернативно пътуване по друг маршрут може да включва използване на други видове транспорт, например, комбиниран превоз по земя и вода посредством автомобилен или железопътен транспорт.

88. Регламент № 1177/2010 не дава определение на понятието „съпоставими условия“ и се ограничава да посочи в съображение 13, че пътниците трябва да бъдат пренасочени „при задоволителни условия“. Условията на пътническата услуга са определени в договора за превоз, поради което въпросът дали условията на алтернативната услуга са „съпоставими“ следва да се преценява с оглед на този договор. Следователно изразът „съпоставими условия“ се отнася до съществените елементи на договора, като обща продължителност на пътуването, час на пристигане, брой допълнителни прекачвания и класа на билетите. Разбира се, като се има предвид целта да бъде осигурена висока степен на защита на пътниците, пренасочването не трябва да е в ущърб на пътника и съответно определянето дали тези условия са „задоволителни“ спрямо предвидените в договора за превоз следва да се извърши от позицията на този пътник. Позоваването на договорните условия позволява обаче да се гарантира, че интересът на превозвача няма да бъде пренебрегнат.

[28] Съгласно член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004, „[к]огато, в случай на обслужване на град, агломерация или регион от няколко летища, оперираш въздушен превозвач предлага на пътник полет до летище като алтернатива на това, за което е направена резервацията, оперираният въздушен превозвач поема разходите за прехвърлянето на пътника от алтернативното летище или до това, за което е направена резервацията, или до друг близък краен пункт на пристигане, съгласувано с пътника“.

[29] Вж. точки 91—94 от настоящото заключение.

89. Макар в правото на Съюза de lege lata да не съществува законодателна рамка, отнасяща се пряко до защитата на правата на пътниците при мултимодален транспорт [30], това не означава, че мултимодалният транспорт не е приемливо разрешение за въведената в правото на Съюза система за защита на пътниците. Всъщност дори става въпрос за разрешение, което често се използва от пътниците. Възможно е също така в определени случаи това разрешение да е единствената алтернативна услуга, която е на разположение при първа възможност.

90. Следователно пренасочването към пътуване по алтернативен маршрут, различен от първоначалния, или чрез комбиниран превоз по вода и суша (автомобилен или железопътен) може да представлява „пренасочване до крайното местоназначение“ „при съпоставими условия“ по смисъла на член 18 от Регламент № 1177/2010, ако останалите условия за това пътуване [31] са съпоставими с условията, уговорени в договора за превоз за първоначалното пътуване.

3. По допълнителните разходи, направени от пренасочените пътници

91. Необходимо е сега да се провери дали превозвачът трябва да възстанови на пренасочените пътници, от една страна, допълнителните разходи, които те са направили, за да стигнат до алтернативните пристанища за качване и за слизане, и от друга страна, за да отпътуват от тези пристанища.

92. Член 18, параграф 1, буква а) от Регламент № 1177/2010 гласи, че когато пътуването е отменено, на пътниците се предлага избор между възстановяването на цената на билета или пренасочване до крайното местоназначение „без допълнителни разходи“.

93. Както вече посочих в точка 88 от настоящото заключение, пренасочването не трябва да се извършва в ущърб на пътника. Пренасочването не предполага обаче и пътникът да бъде поставен в положение, което е несравнимо по-благоприятно от предвиденото в сключения от него договор за превоз.

94. В този контекст не трябва да се забравя, че що се отнася до непрекъснатите пътнически услуги, пътникът винаги трябва да се яви в съответното пристанище и разходите, които прави при тези обстоятелства, не подлежат на възстановяване. Като се имат предвид съображенията, изложени в предходната точка, изразът „без допълнителни разходи“ в член 18 от Регламент № 1177/2010 трябва да се възприема в смисъл, че на пътниците се възстановяват разходите, направени в резултат от пренасочването, които надхвърлят разходите, които пътниците биха направили в случай на непрекъсната пътническа услуга.

95. В обобщение на анализа на третия въпрос, буква а) и б) и на четвъртия въпрос, буква б), аз считам, че:

– понятието „крайно местоназначение“ по смисъла на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 съответства по принцип на пристанището за слизане, определено в договора за превоз за първоначално пътуване,

[30] Вж. Erceg, B., Vasilj, A., op. cit. p. 230.

[31] В това отношение вж. точка 88 от настоящото заключение.

– пренасочването чрез алтернативно пътуване или пътувания по маршрут, който е различен от първоначалното пътуване, или чрез комбиниран транспорт по земя и вода (автомобилен или железопътен) може да представлява „пренасочване до крайното местоназначение при съпоставими условия“ по смисъла на член 18 от този регламент, ако други условия на това алтернативно пътуване са съпоставими с условията на първоначалното пътуване, определени в договора за превоз,

– член 18, параграф 1, буква а) от посочения регламент трябва да се тълкува в смисъл, че пренасочването трябва да се осъществи без допълнителни разходи, така че превозвачът трябва да възстанови разходите, направени от пътниците, за да пристигнат в алтернативните пристанища за качване и за слизане, както и за да отпътуват от тези пристанища, доколкото тези разходи се дължат на пренасочването и са по-големи от разходите, които пътниците биха направили в случай на непрекъсната пътническа услуга.

B. По обезщетяването по член 19 от Регламент № 1177/2010 с оглед на избора, на който пътниците имат право по силата на член 18 от този регламент

96. С втория въпрос, четвъртия въпрос, буква а) и петия въпрос, буква а) запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали когато пътническа услуга е отменена най-малко седем седмици преди предвиденото заминаване и пътникът е бил обезщетен, пренасочен или е избрал пътуване на по-късна дата, този пътник може да претендира за обезщетение за закъснението при пристигането на основание член 19 от Регламент № 1177/2010 с оглед на часа на пристигане, определен за първоначалното пътуване.

1. Изложение на въпросите

97. В четвъртия въпрос, буква а) запитващата юрисдикция включва два подвъпроса. Първият подвъпрос е дали член 19 от Регламент № 1177/2010 се прилага, когато пътническата услуга е била отменена поне седем седмици преди предвиденото заминаване. Вторият подвъпрос, който е поставен само ако на първия подвъпрос бъде даден утвърдителен отговор, е дали пътник, който вследствие на такава отмяна е бил обезщетен, пренасочен или е избрал пътуване на по-късна дата в съответствие с член 18 от Регламент № 1177/2010, може да претендира за обезщетение на основание член 19 от този регламент.

98. С петия въпрос, буква а) запитващата юрисдикция иска да се установи как се преценява продължителността на закъснението по смисъла на член 19, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 при обстоятелства като изложените в четвърти въпрос, буква а), а именно когато пътуването е било отменено поне седем седмици преди предвиденото заминаване и когато пътникът е бил пренасочен, обезщетен или е избрал пътуване на по-късна дата.

99. Вторият въпрос се отнася по същество и до това дали изборът на пътник да бъде пренасочен в приложение на член 18 от Регламент № 1177/2010 води до сключване на нов договор за превоз, така че предвиденото в член 19 от този регламент право на обезщетение да трябва да се преценява не спрямо часа на пристигане, определен за първоначалното пътуване, а спрямо часа на пристигане, определен в този „нов“ договор за превоз.

100. Доколкото тези въпроси се отнасят до кумулативното прилагане на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 при идентични условия, предлагам те да бъдат анализирани заедно.

2. По кумулативното прилагане на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010

101. Първо, следва да се отбележи, че както се установява от моя анализ по първия въпрос, обстоятелството, че пътническата услуга е отменена с предизвестие преди планираното заминаване, не изключва прилагането на член 19 от Регламент № 1177/2010 [32].

102. Второ, за да се даде отговор на втория въпрос и на четвъртия въпрос, буква а), е необходимо да се установи дали членове 18 и 19 от този регламент могат да се прилагат кумулативно, така че пътникът, който се е възползвал от първата разпоредба, въпреки всичко да може да претендира за обезщетение по силата на втората разпоредба.

103. Поставянето на този въпрос в по-широк контекст изисква да се отбележи, че членове 16—18 от Регламент № 1177/2010, от една страна, и член 19 от него, от друга страна, се отнасят съответно до случаите на закъснение при заминаването и на закъснение при пристигането. В доктрината се сочи, че законодателят на Съюза е въвел такова разграничение с мотива, че при морския превоз, за разлика от останалите видове транспорт, закъснение при заминаването може да бъде наваксано по време на пътуването, така че пътникът да пристигне до крайното местоназначение в часа, определен в договора за превоз, без закъснение [33].

104. След това уточнение може да се постави въпросът дали когато пътническата услуга е отменена, хипотезата на закъснение при пристигането продължава да е налице и дава на пътника право на обезщетение на основание член 19 от Регламент № 1177/2010.

105. Прочитът на съображение 14 от Регламент № 1177/2010, изглежда, сочи, че на това питане следва да се отговори утвърдително. Това съображение гласи, че „[в] *случай на отмяна* или закъснение на пътническа услуга превозвачите следва да предвиждат изплащане на обезщетение на пътниците, размерът на което представлява процент от цената на билета […]“. [34] В този ред на мисли, в една от разпоредбите от първоначалното предложение за регламент се уточнява, че в случай на закъснение при пристигането *в резултат от отмяна* или закъснение при заминаването, пътникът може да поиска обезщетение на това основание. Като следствие от становището на Парламента на първо четене [35], в съответствие със същото е взето решение да не се уточняват възможните причини за закъснението при пристигане, които обаче са посочени в съображение 14 от Регламент № 1177/2010.

106. От друга страна, съгласно член 20, параграфи 2 и 4 от Регламент № 1177/2010, член 19 от него не се прилага, съответно „ако пътникът е уведомен за *отмяната* на пътуването или закъснението преди покупката на билета или ако отмяната или закъснението е по вина на пътника“ и „когато превозвачът докаже, че *отмяната* или закъснението се дължи на атмосферни условия […]“. [36] Всъщност в системата на Регламент № 1177/2010 отмяната на пътническа услуга сама по себе си води не до загуба на правото на превоз, а до избор между възстановяване на средства и пренасочване, при което пристигането до крайното местоназначение може да е без закъснение. Когато в случай на отмяна запазва своето право на превоз, пътникът винаги може да се позове на член 19 от този регламент.

[32] Вж. точки 63—66 от настоящото заключение.

[33] Вж. в този смисъл Stec, M., op. cit., p. 1409.

[34] Курсивът е мой.

[35] Вж. изменение 53 на доклада по предложението за регламент (COM(2008)0817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD).

[36] Курсивът е мой.

107. Трето, поставя се въпросът дали фактът, че е приложен член 18 от Регламент № 1177/2010 (и е ползвано възстановяване на средства, пренасочване или избор на по-късно пътуване), засяга приложимостта на член 19 от този регламент.

108. В този контекст член 19, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 гласи, че пътниците могат да поискат обезщетение в случай на закъснение при пристигането, *без да губят правото си на превоз*. Всъщност пътникът има право на превоза, за който е платил. Макар отмяната на пътническа услуга да не води до загуба на това право [37], нещата не стоят така, когато в резултат от отмяна пътникът е поискал и получил пълно възстановяване на основание член 18, параграф 1, буква б) от този регламент. При това положение пътникът губи правото на превоз, поради което член 18, параграф 1, буква б) от посочения регламент предвижда, че освен възстановяването на цената на билета се предлага, „когато това е приложимо, безплатна услуга за връщане при първа възможност до първоначалната точка на тръгване, посочена в договора за превоз“.

109. Обратно, когато пътникът не избере възстановяване, а пренасочване или пътуване на по-късна дата, той продължава да има право на превоз, за което е платил, и следователно може да поиска обезщетение на основание член 19 от Регламент № 1177/2010.

110. Сега остава да се определи дали когато пътникът е бил пренасочен или е избрал пътуване на по-късна дата, обезщетението по член 19 от Регламент № 1177/2010 трябва да бъде определено с оглед на часа на пристигане, определен за първоначалното пътуване.

3. По изчисляването на продължителността на закъснението

111. Съгласно член 19, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 обезщетение се дължи, когато продължителността на закъснението надхвърли определените в тази разпоредба прагове, зависещи от продължителността на пътуването. Посочената разпоредба се отнася до правото на обезщетение на пътниците, които *пристигнат със закъснение до крайното местоназначение, посочено в договора за превоз*. Дали продължителността на закъснението надхвърля тези прагове, следва да се прецени с оглед на часа на пристигане и на продължителността на пътуването, определени в този договор, в който е посочено крайното местоназначение.

112. Същото се отнася и за правата на пренасочените пътници или на пътниците, които са избрали да пътуват на по-късна дата.

113. Всъщност при пренасочване в случай на закъснение или отмяна при заминаването, член 18, параграф 1, буква а) от Регламент № 1177/2010 се позовава и на *крайното местоназначение, посочено в договора за превоз*, като уточнява, че пренасочването трябва да стане при *съпоставими условия*. В това отношение е очевидно, че „крайното местоназначение“ е местоназначението, определено при сключване на договора, в който са уговорени условията на превоза, и че пренасочването се извършва при условия, които са съпоставими с първоначално уговорените.

[37] Вж. точка 106 от настоящото заключение.

114. Като се има предвид, че членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 могат да се прилагат кумулативно и използват един и същ израз „крайно местоназначение“, следва да се приеме, че този израз има един и същ смисъл в двете разпоредби. Следователно наличието на право на обезщетение на основание член 19 от този регламент трябва да бъде определено с оглед на условията, уговорени от страните в договора за превоз за първоначалното пътуване.

115. Ето защо закъснението съответства на разликата между часа на пристигане, предвиден в договора, и действителния час на пристигане в крайното местоназначение.

116. Ако след алтернативна пътническа услуга пътникът не е пренасочен до първоначално уговореното крайно местоназначение, по принцип е необходимо, както предлага NTA и когато това е поискано от пътника, закъснението да бъде изчислено спрямо часа, в който пътникът би пристигнал в крайното местоназначение, посочено в договора за превоз, като се предполага, че пренасочването е продължило от алтернативното пристанище за слизане до това местоназначение.

117. Както обаче се установява от точка 108 от настоящото заключение, когато пътникът е получил пълно възстановяване на средствата в съответствие с член 18, параграф 1, буква б) от Регламент № 1177/2010, въпросът за обезщетение по член 19 от него не се поставя.

118. Обратно на това, което Irish Ferries, изглежда, твърди, обстоятелството, че пренасочването или предпочетеното пътуване на по-късна дата са резултат от избора на пътника, не поставя под съмнение горните съображения. Всъщност при сключването на първоначалния договор за превоз този пътник вече е избрал крайното местоназначение, часа на пристигане и продължителността на пътуването. Обстоятелството, че пътническата услуга не е била извършена в съответствие с тези условия, е последица от факти, за които отговорност носи превозвачът. Ако се приеме, че последващият избор, наложен на пътника поради тези факти, го лишава от правото му на обезщетение, това би означавало на превозвача да бъде дадено правото да се освободи от своите задължения по член 19 от Регламент № 1177/2010 поради пренасочване до крайното местоназначение [38]. За разлика от положението при пълно възстановяване на средствата, текстът на този регламент по никакъв начин не позволява да се възприеме такова разрешение в случаите на пренасочване [39]. От друга страна, положенията, при които тази разпоредба не се прилага, са обявени в член 20 от посочения регламент, но сред тях не се споменава предлагането на такова пренасочване на пътника.

119. Поради това предлагам на втория въпрос, четвъртия въпрос, буква а) и петия въпрос, буква а), да се отговори, че член 19 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че когато пътническата услуга е отменена с предизвестие преди планираното заминаване и пътникът избере да бъде пренасочен или да пътува на по-късна дата, този пътник може да претендира за обезщетение на основание член 19 от този регламент с оглед на закъснението при пристигане в крайното местоназначение, посочено в договора за превоз

[38] От съображения за изчерпателност, пътник, който избере пренасочване, може да закъснее и при пристигането при алтернативното пътуване. В такъв случай е необходимо да се определи дали член 19 от Регламент № 1177/2010 се прилага и към това закъснение. Вж. по аналогия решение от 12 март 2020 г., Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), в което Съдът постановява, че въздушен пътник, получил обезщетение поради отмяната на полет и приел предложение за премаршрутиране, може да иска обезщетение заради закъснението на полета, с който е премаршрутиран. Наистина член 7, параграф 2 от Регламент № 261/2004 не оставя никакво съмнение, че обезщетение се дължи и в положение, при което на пътника бива предложено премаршрутиране до крайния пункт на пристигане с друг полет. Моят анализ показва, че това е така и в рамките на Регламент № 1177/2010. Макар Irish Ferries да се позовава на такова положение, то не е посочено в преюдициалните въпроси.

[39] Вж. точка 108 от настоящото заключение.

за първоначалното пътуване. Когато пътникът иска такова обезщетение, закъснението съответства на разликата между договорно определения час на пристигане и часа, в който пътникът е пристигнал до крайното местоназначение, посочено в договора за превоз, ако се предположи, че пренасочването е продължило от алтернативното пристанище за слизане до това местоназначение. Обратно, пътник, който е избрал и е получил пълно възстановяване на средствата, не може да иска такова обезщетение.

Г. По понятието „цена на билета“ по смисъла на член 19 от Регламент № 1177/2010

120. С петия въпрос, буква б) запитващата юрисдикция иска да определи съставните части на „цената на билета“ по смисъла на член 19 от Регламент № 1177/2010. Във връзка с това тя се пита дали цената на билета включва разходите за допълнителни избираеми услуги, избрани от пътника, като резервирането на каюта, клетка за превоз на домашни любимци или достъп до първокласни салони.

121. Макар понятието „цена на билета“ да се използва в членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010, този регламент не съдържа определение на това понятие.

122. По време на подготвителните работи за Регламент № 1177/2010, Парламентът предлага да се включи определение на понятието „цена на билета“, което да послужи като „основа за определяне на всички обезщетения“. Според това предложение става въпрос за „разходи, направени за превоза и за настаняването на борда. Тя не включва разходите за храна, други дейности и покупки на борда“ [40]. Посоченото предложение не е възприето от Съвета. Съветът обаче установява подробни правила за изчисляване на сумите за изплащане на пътниците в съответствие с членове 18 и 19 от този регламент.

123. От член 19 от Регламент № 1177/2010 се установява, че цената на билета служи като основа при изчисляване на обезщетението в случай на закъснение при пристигането. Това обезщетение съответства на процент (не по-малко 25 % или 50 %) от цената на билета и според член 19, параграф 3 от този регламент се изчислява спрямо цената, която пътникът е *платил в действителност за пътническата услуга*, при която има закъснение.

124. От това аз правя извода, че цената на билета по смисъла на член 19, параграф 3 от Регламент № 1177/2010 съответства на общата сума, платена от пътника като насрещна престация за транспортната услуга. Обезщетението, посочено в тази разпоредба, се изчислява спрямо тази цена и има за цел да компенсира сумата, платена за транспортната услуга, която не е изпълнена в съответствие с договора за превоз [41]. С оглед на договора, неточното изпълнение на услугата от страна на превозвача засяга не само неспазването на крайното местоназначение, но и неспазването на условията за превоз, за които пътникът е платил. Тези условия се отнасят по-специално до избора на каюта, клетка за превоз на животни или определена класа на билета. Обратно, в цената на билета не трябва да бъдат включвани сумите, платени за други престации, външни за пътническата услуга, например комисионите на туристически агент.

[40] Вж. изменение 22 на предложението за регламент (COM(2008) 817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD).

[41] Що се отнася до обезщетението по член 17 от Регламент № 1371/2007, формулирано аналогично на член 19 от Регламент № 1177/2010, вж. по аналогия решение от 26 септември 2013 г., ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, т. 38), в което Съдът посочва, че обезщетението, „доколкото се изчислява въз основа на стойността на билета за превоз, трябва да компенсира заплатената от пътника цена за услуга, която в крайна сметка не е била изпълнена в съответствие с договора за превоз“.

125. Всъщност, както отбелязва Комисията, за разлика от Регламент № 261/2004 Регламент № 1177/2010 не предвижда стандартно обезщетение във фиксиран размер за всеки пътник, тъй като размерът на обезщетението зависи от цената на билета, купен от пътника. Ако при тези условия не бъдат взети предвид видът на билета и елементи като класата (първа или втора) или настаняването на борда, няма да бъде зачетен направеният от законодателя на Съюза избор да не въвежда такова обезщетение във фиксиран размер.

126. От друга страна, предложеното от мен тълкуване на член 19 от Регламент № 1177/2010 позволява на пътника лесно да определи размера на обезщетението, на което има право в случай на отмяна. Като се следва тази логика, от понятието „цена на билета“ по смисъла на тази разпоредба може да се изключи частта от цената на билета, съответстваща на сумата, платена за отделни от пътническата услуга престации, при условие че тази част от цената на билета може да бъде ясно определена и е възможно да се „отдели“ от сумата, платена за пътническата услуга.

127. С оглед на изложените по-горе съображения аз съм на мнение, че на петия въпрос, буква б) следва да се отговори, че член 19 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че цената на билета включва разходите за допълнителните избираеми услуги, избрани от пътника, като резервация за каюта или клетка за превоз на животни или достъп до първокласни салони.

Д. По тълкуването на член 20, параграф 4 от Регламент № 1177/2010

1. Предварителни бележки по шестия преюдициален въпрос

128. С шестия въпрос запитващата юрисдикция пита Съда дали закъснение от 200 дни при доставката на плавателен съд за превоз на пътници, довело до отмяна на всички планирани пътувания по нова морска линия, може да се счита за извънредно обстоятелство по смисъла на член 20, параграф 4 от Регламент № 1177/2010 и дали такова закъснение освобождава превозвача от задължението за обезщетяване на пътниците.

129. От член 20, параграф 4 от Регламент № 1177/2010 следва, че превозвачът не е длъжен да обезщети пътниците на основание член 19 от този регламент, когато докаже, че отмяната или закъснението се дължи на извънредни обстоятелства, възпрепятстващи извършването на пътническата услуга, които не са могли да бъдат избегнати дори при вземане на всякакви разумни мерки.

130. В този въпрос, за да опише обстоятелствата, които иска да бъдат разгледани с оглед на член 20, параграф 4 от Регламент № 1177/2010, запитващата юрисдикция споменава само „обстоятелствата и съображенията, посочени в първия въпрос“. При съвместния прочит на първи и шести въпрос се установява, че за тази юрисдикция по същество именно забавената доставка е в основата на неизпълнението на разглежданата пътническа услуга.

131. От друга страна, макар в първия въпрос да са посочени други обстоятелства, някои от тях, по-специално невъзможността да бъде намерен подходящ алтернативен плавателен съд и засягането на повече от 20 000 пътници от забавената доставка, трябва да се считат не за „извънредни обстоятелства“, а според мен по-скоро за „разумни мерки“ по смисъла на член 20, параграф 4 от Регламент № 1177/2010.

2. По критериите за определяне на „извънредните обстоятелства“

132. Подобно на аналогичните разпоредби от Регламент № 261/2004, член 19 от Регламент № 1177/2010 установява принципа за правото на обезщетение на пътниците, докато член 20, параграф 4 от този регламент определя положенията, при които морският превозвач не е длъжен да плаща това обезщетение. Следователно трябва да се счита, че последната разпоредба дерогира принципа, установен от член 19 от посочения регламент, и не трябва да се тълкува разширително [42].

133. От друга страна, в съображение 17 от Регламент № 1177/2010 има списък на събития, които могат да бъдат обхванати от понятието „извънредни обстоятелства“ [43]. Този списък не е изчерпателен („изброяването не е изчерпателно“). Във всеки случай тези събития не се вписват естествено в несмущаваното осъществяване на морския транспорт и не са под контрола на превозвача.

134. В този ред на мисли съображение 19 от Регламент № 1177/2010 препраща към съдебната практика, според която в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ могат да попадат само събития, които, от една страна, не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния превозвач, и от друга страна, се намират извън ефективния му контрол. Тези два критерия са изведени от Съда в неговата практика по Регламент № 261/2004. Следователно съображение 19 изразява волята на законодателя на Съюза да приравни тълкуването на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на Регламент № 1177/2010 с понятието, установено от Съда в неговата практика по Регламент № 261/2004 [44].

135. Накрая, от тази съдебна практика се установява, че двата критерия са кумулативни [45] и се определят с оглед на естеството или произхода на събитието, което е попречило на изпълнението на пътническата услуга [46]. От посочената съдебна практика може да се направи и извод, че за установяването на извънредни обстоятелства са валидни само тези два критерия. В действителност нито честотата [47], нито неочакваният характер [48] на дадено събитие означават, че то е извънредно обстоятелство.

[42] Вж. в този смисъл решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, т. 20).

[43] Според това съображение „[и]звънредните обстоятелства следва да включват природни бедствия като пожари и земетресения, терористични атаки, войни, въоръжени военни или граждански конфликти, въстания, военна или незаконна конфискация, трудови спорове, сваляне на сушата на болни, ранени или починали лица, издирвателни и спасителни операции по море или вътрешни водни пътища, мерки, необходими за опазване на околната среда, решения, взети от органите за управление на трафика или пристанищната администрация, или решения на компетентните органи, свързани с обществения ред и сигурност, както и за посрещане на спешни транспортни нужди, като изброяването не е изчерпателно“.

[44] Понятието „извънредни обстоятелства“ се използва, за да квалифицира обстоятелствата, при които превозвачът е освободен от задължението за обезщетение, което според Регламент № 261/2004 се дължи *при отмяна на полет или закъснение при излитане*, а според Регламент № 1177/2010 — в случаите на *закъснение при пристигане*. Аз считам, че тази разлика не е пречка критериите за определяне на „извънредни обстоятелства“, изведени от Съда в контекста на Регламент № 261/2004, да бъдат приложими в контекста на Регламент № 1177/2010.

[45] Вж. неотдавнашното решение от 11 юни 2020 г., Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, т. 37).

[46] Вж. неотдавнашното решение от 11 юни 2020 г., Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, т. 37).

[47] Вж. в този смисъл Решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, т. 36).

[48] Вж. в този смисъл решение от 17 септември 2015 г., Van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, т. 41).

136. Предвид току-що дадените от мен обяснения следва да се отбележи, че обратно на твърденията на Irish Ferries и Ирландия, извънредният и необичаен или непредвидим характер на закъснението при доставката не позволяват това закъснение да се квалифицира като „извънредно обстоятелство“ [49].

137. Освен това разграничението между извънредни обстоятелства и обстоятелства, които нямат такъв характер, не може да се осъществи въз основа на опростеното им разделяне на обстоятелства, предизвикани от външни или от вътрешни фактори. В своята практика Съдът вече е приел, че в някои случаи действията на трети страни, като извънредни обстоятелства, не освобождават превозвача от задължението за обезщетение [50].

3. По критерия „присъщи на нормалното упражняване на дейността на морския превозвач обстоятелства“

138. Що се отнася до критерия „присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния превозвач обстоятелства“, необходимо е да отбележа, че за да може един морски превозвач да осигури пътническа услуга, той трябва да разполага с подходящ за тази цел плавателен съд. A fortiori наличието на флот на разположение е необходимо, дори присъщо на нормалното упражняване на дейността превоз по море. Ето защо, чрез прокарване на паралел със съображенията, изложени от Съда в решение Krüsemann и др. [51], може да се приеме, че организирането и поддържането на флот са част от мерките за нормално управление на един морски превозвач и някои рискове, които съпътстват тези мерки, също са присъщи на нормалното упражняване на дейността на този превозвач.

139. Наистина превозвач може да реши да изпревари доставката на плавателен съд и да предложи резервации на пътниците, преди този плавателен съд да бъде на негово разположение. В това отношение Irish Ferries изтъква, че такова поведение е обичайно в сектора на морския пътнически превоз. Когато превозвач вземе такова решение, въпреки че въпросният плавателен съд е единственият, който може да бъде използван за извършване на транспортните услуги по даден маршрут, той се излага на икономически риск, който също трябва да управлява. От гледна точка на системата на Регламент № 1177/2010 съответният превозвач поема този риск, като го включва в своята нормална дейност.

[49] Обратно, обстоятелствата, свързани с характеристиките на закъснението могат да бъдат взети предвид, за да се определи дали пречката за извършване на транспортната услуга не е можела да бъде избегната дори при вземане на всички разумни мерки.

[50] В решение от 17 април 2018 г., Krüsemann и др. (C-195/17, C-197/17—C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17—C-286/17 и C-290/17—C-292/17, EU:C:2018:258, т. 40—44), Съдът приема, че една „самоволна стачка“ не може да се квалифицира като „извънредно обстоятелство“, доколкото рисковете, произтичащи от социалните последици, които съпътстват мерките за преструктуриране и реорганизация в предприятията, трябва да се считат за присъщи на нормалното упражняване на дейността. От друга страна, в решение от 4 април 2019 г., Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, т. 29), Съдът припомня, като се позовава на определение от 14 ноември 2014 г., Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), че сблъсъкът на самолет с подвижната стълба за слизане и качване на пътниците на дадено летище няма как да бъде квалифициран като „извънредно обстоятелство“. Съдът приема, че обстоятелството, че *такова оборудване обикновено се поставя в сътрудничество с екипажа на съответния самолет*, е пример за това, че събитието, което е в основата на неизправността на превозвача, е било под контрола на този превозвач. Въпреки това това съображение не променя обстоятелството, че въпросната пречка е била предизвикана от действия на трети лица.

[51] Решение от 17 април 2018 г. (C-195/17, C-197/17—C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17—C-286/17 и C-290/17—C-292/17, EU:C:2018:258, т. 40—42).

140. Освен това условията на поръчката и доставката на плавателния съд са предвидени в сключения от превозвача договор. От една страна, всеки договор съдържа рискове [52]. По настоящото дело закъснението на доставката се дължи на обстоятелства, свързани с поведението на една от страните по договора или с поведението на подизпълнителите на тази страна [53]. Следователно става въпрос за смущение, което се вписва в обичайния договорен риск. Всъщност по нищо не личи, че забавянето е било причинено от акт, който е външен на изпълнението на договорните задължения на съдоговорителя или на неговите подизпълнители, или дори на нормалните услуги на една корабостроителница [54]. В този контекст обичайният договорен риск включва и случаите на неизпълнение на договора. Следователно обстоятелството, че забавянето е продължило 200 дни, не може да постави под съмнение това съображение.

141. От друга страна, всеки договор може да представлява механизъм за управление на рисковете. Всъщност Комисията посочва, че поръчката на нов плавателен съд е планирана предварително и като цяло е обект на подробен договор, който съдържа клаузи във връзка със закъсненията при доставката. В този ред на мисли в съдебното заседание NTA посочва, че сключеният през 2016 г. договор се базира на стандартен образец, използван в международната практика, и съдържа механизъм за обезщетение при неразрешени забавяния. Съществуването на механизми за управление на рисковете в договорите за доставка на плавателни съдове според мен потвърждава признаването на наличие на обичаен договорен риск, свързан с тази доставка.

142. Тази констатация не се оспорва от Irish Ferries, което в това отношение посочва, че този механизъм не е достатъчен за покриване на понесените от него загуби и вреди. Всъщност, като се има предвид степента на защита на пътниците, която Регламент № 1177/2010 си поставя за цел да установи, обстоятелството, че механизмът за управление на обичайния договорен риск не е достатъчен според една от страните по договора, не може да доведе до положение, при което този риск се понася от пътниците. Превозвачът не може да прехвърли навън, в ущърб на пътниците, икономическия риск, който е включил в своята нормална дейност [55].

143. Ето защо аз предлагам да се приеме, че член 20, параграф 4 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че забавената доставка на плавателен съд, следствие от поведението на една от страните по договора или на подизпълнителите на тази страна, е присъща на нормалното упражняване на дейността на съответния превозвач, когато той е

[52] Вж. по-конкретно *Moisan*, P. Technique contractuelle et gestion des risques dans les contrats internationaux: les cas de Force Majeure et d'imprévision. — In: Les Cahiers de Droit. 1994, vol. 35(2), p. 286.

[53] Както посочих в изложението на фактите, според запитващата юрисдикция забавянето на доставката е в резултат от закъсненията на външните доставчици на оборудване, наети като подизпълнители от корабостроителницата, и/или непредвидени обстоятелства при оборудването на външните пространства и при доставката на вътрешно обзавеждане за общите помещения.

[54] Възможен е например случай, при който строящ се плавателен съд е конфискуван за военни цели. Вж. по аналогия определение от 14 ноември 2014 г., Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, т. 19), в което Съдът приема, че повреда на самолета, с който е трябвало да се осъществи спорният полет, е обхваната от понятието „извънредни обстоятелства", когато е *причинена от външни за нормалното функциониране на летището фактори*, например актове на саботаж или тероризъм

[55] Вж. по аналогия *Malenovský*, J. Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU". — In: Bobek, M., et Prassl, J. (eds). EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On. Hart Publishing, Oxford, 2016, p. 32, който посочва, че възлагането на пътниците на тежестта на икономическия риск от дейността, която превозвачът свободно е предприел, противоречи на целта да се осигури висока степен на защита на пътниците. От друга страна, в решение от 4 юли 2018 г., Wirth и др. (C-532/17, EU:C:2018:527, C-532/17, т. 23), Съдът приема, че предвид целта да се осигури високо равнище на защита на пътниците следва да се възприеме тълкуване на понятието „оперираща въздушен превозвач", при което *може да се гарантира, че превозваните пътници ще бъдат обезщетени, без да трябва да се държи сметка за договореностите на въздушния превозвач*, който е решил да осъществи разглеждания превоз с друг превозвач, за да може да осигури конкретно постигането на тази цел.

започнал да предлага резервации и е сключил договори за превоз с пътниците, преди плавателният съд да бъде на негово разположение, и поради това не попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба.

144. Тъй като двата критерия за определяне на „извънредни обстоятелства“ са кумулативни, това съображение е достатъчно, за да се приеме, че забавената доставка на плавателен съд не представлява такова обстоятелство. Въпреки това, в случай че Съдът не възприеме посоченото съображение, преминавам към анализа на втория критерий.

4. По критерия за ефективния контрол

145. В своята практика относно сектора на въздушните пътнически превози Съдът се позовава на критерия за компетентността на превозвача, за да прецени дали събитието е можело да излезе извън неговия ефективен контрол [56].

146. В този контекст, в решение Van der Lans [57] Съдът приема, че предотвратяването на повреда или отстраняването ѝ, което се е наложило, не са извън ефективния контрол на съответния въздушен превозвач, тъй като именно той трябва да осигури поддръжката и доброто функциониране на въздухоплавателните средства, които експлоатира за целите на икономическата си дейност.

147. Както посочих в точка 138 от настоящото заключение, от компетентността на морския превозвач е да осигури организацията и поддръжката на експлоатирания за целите на своята икономическа дейност флот. За тези цели той сключва по-специално, както показва настоящото дело, договори за строеж на плавателни съдове. Следователно, за разлика от положението, посочено в решение Van der Lans [58], в този случай превозвачът все още не експлоатира поръчания плавателен съд.

148. В този контекст сключването на договорите и тяхното съдържание не е извън ефективния контрол на съответния превозвач, което му позволява да управлява определени рискове, включително икономическия риск, на който е изложен. Ето защо възниква следният въпрос: може ли превозвачът *ефективно да контролира* изпълнението в определения срок на договорните задължения от една от страните и нейните подизпълнители? [59]

149. В своята практика Съдът вече се е произнасял по критерия за ефективния контрол с оглед на действията на трети страни, които представляват — или са предизвикали — събития, които могат да се обхванат от понятието „извънредни обстоятелства“. От съдебната практика се установява, че действията на трети лица, извършени в сътрудничество с този превозвач или произтичащи от негово решение, не са извън ефективния контрол на превозвача [60].

[56] Вж. неотдавнашни решения от 26 юни 2019 г., Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, т. 20), и от 4 април 2019 г., Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, т. 26).

[57] Решение от 17 септември 2015 г. (C-257/14, EU:C:2015:618, т. 43).

[58] Решение от 17 септември 2015 г. (C-257/14, EU:C:2015:618).

[59] Следва да се отбележи, че договорът от 2016 г. не е сключен от Irish Ferries, а от ICG. В настоящото преюдициално запитване няма никакви индикации, че предвид отношенията между тези правни субекти това, което е под ефективния контрол на ICG, не е под ефективния контрол на Irish Ferries.

[60] Вж. бележка под линия 50.

150. В решение Transportes Aéreos Portugueses [61] Съдът неотдавна внесе нови обяснения във връзка с тази съдебна практика. Първо, в точка 42 от това решение Съдът обяснява, че пътникът е обвързан с превозвача от договор за превоз и трябва да внимава да не попречи на доброто изпълнение на този договор. По-нататък, в точка 43 от това решение, Съдът приема, първо, че смущаващото реда поведение на пътник, което е обосновало отклоняването на съответния полет, по принцип не може да бъде овладяно от съответния опериращ въздушен превозвач, тъй като поведението и реакциите на пътник на исканията на екипажа не са предвидими, и второ, че на борда на въздухоплавателно средство както командирът, така и екипажът разполагат само с ограничени средства за овладяване на такъв пътник. От това аз правя извода, че обстоятелството, че превозвачът определя клаузите на сключения с пътника договор, не предполага автоматично, че поведението на този пътник може да бъде овладяно от превозвача. Съдът обаче уточнява, отново с оглед на критерия за ефективния контрол, че е необходимо да се провери дали превозвачът не е допринесъл за проявлението на смущаващото реда поведение на съответния пътник или дали този превозвач е бил в състояние да предвиди подобно поведение и да вземе подходящи мерки, като се основе на предупредителни признаци [62]. Според Съда при тези обстоятелства смущаващото реда поведение на пътник би могло да бъде овладяно от посочения превозвач [63].

151. Във връзка с това е необходимо да отбележа твърдението на Irish Ferries, че сключването на договора през 2016 г. е било предхождано от оценка на корабостроителниците и внимателен подбор. Това твърдение не е оспорено от NTA. Следователно не може да се приеме, че Irish Ferries или ICG са допринесли за забавената доставка на плавателния съд чрез действия или поради небрежност по смисъла на съдебната практика, изведена от решение Transportes Aéreos Portugueses [64]. По тези причини, ако Съдът не сподели моя анализ относно първия критерий за определяне на „извънредните обстоятелства“ и пристъпи към анализ на втория критерий, предлагам да се приеме, че забавената доставка на плавателен съд е била извън ефективния контрол на превозвача. Следователно тази забавена доставка, като извънредно обстоятелство, би могла да освободи превозвача от отговорност.

5. По разумните мерки

152. Дори да се предположи, че забавената доставка на плавателен съд може да представлява „извънредно обстоятелство“, превозвачът би трябвало също така да докаже, че дори като използва всички разумни мерки, тоест всички човешки или материални ресурси и финансови средства, с които разполага, явно не би могъл — освен с цената на непоносими жертви с оглед на капацитета на предприятието му към дадения момент — да избегне отмяната или закъснението на транспортната услуга поради извънредните обстоятелства, с които се сблъсква [65]. Във връзка с това трябва да се вземат предвид само мерките, за които съответният превозвач действително носи отговорност, и да се изключат тези, които са от компетентността на трети лица [66].

[61] Решение от 11 юни 2020 г. (C-74/19, EU:C:2020:460).

[62] Вж. неотдавнашното решение от 11 юни 2020 г., Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, т. 45).

[63] Вж. неотдавнашното решение от 11 юни 2020 г., Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, т. 47).

[64] Решение от 11 юни 2020 г. (C-74/19, EU:C:2020:460).

[65] Вж. по аналогия решение от 12 май 2011 г., Eglītis и Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, т. 25).

[66] Вж. по аналогия решения от 4 май 2017 г., Pešková и Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, т. 44), и от 26 юни 2019 г., Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, т. 27).

153. Вярно е наистина, че грижата да прецени дали при обстоятелствата в дадения случай превозвачът е имал на разположение разумните мерки, за избягване на въпросното извънредно обстоятелство, следва да бъде оставена на запитващата юрисдикция. Въпреки това, за да даде насоки на запитващата юрисдикция и полезен отговор на нейния въпрос, Съдът би могъл да даде разяснения по най-оспорвания между страните в главното производство въпрос [67].

154. Всъщност NTA твърди, че Irish Ferries не е предприело разумните мерки, които са били на негово разположение, за да избегне отмяната на пътническите услуги. В частност Irish Ferries регистрирало резервации за пътнически услуги с плавателния съд по време, когато нито е било собственик, нито е владеело плавателния съд, и не можело да бъде сигурно, че в момента, когато пътническите услуги трябва да бъдат предоставени, то ще е собственик или ще владее плавателния съд. Irish Ferries обаче изтъква, че въздържането от регистриране на резервации за транспортни услуги по нова линия представлява непоносима жертва по смисъла на съдебната практика.

155. Наистина може да се спори дали предвиденият от Irish Ferries период между доставката на плавателния съд и пускането му в експлоатация е бил достатъчен, за да се приеме, че този превозвач не е имал на разположение по-адекватни мерки, за да избегне неизпълнението на транспортната услуга.

156. Предвид това, ако — обратно на предложеното от мен в настоящото заключение — Съдът приеме, че забавената доставка на плавателен съд за нова линия не е събитие, присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния превозвач (първи критерий за определяне на „извънредни обстоятелства“), според мен в такъв случай не може да се изисква от този превозвач да се въздържа да регистрира резервации, докато този плавателен съд не бъде доставен на негово разположение от корабостроителницата с всички необходими сертификати. Всъщност, ако въздържането от регистриране на резервации до непредвидимия момент, в който това забавяне ще е преодоляно, и дори без всякакво ограничение във времето, бъде прието за „разумна мярка“, това би противоречало на съображението, че това забавяне не е присъщо на нормалното упражняване на дейността, и следователно може да бъде обхванато от понятието „извънредно обстоятелство“.

157. Без да се засягат изложените по-горе бележки във връзка с втория критерий за определяне на „извънредни обстоятелства“, аз поддържам становището, изложено в точка 143 от настоящото заключение. Предвид факта, че според това становище първият критерий за определяне на „извънредни обстоятелства“ в случая не е изпълнен, не е необходимо да бъде разглеждан нито вторият критерий, нито въпросът дали превозвачът е разполагал с „разумни мерки“.

[67] По този начин отговорът на Съда ще има по-абстрактно значение с оглед на въпроса относно „разумните мерки“ и ще бъде от полза за всички национални юрисдикции от Съюза, като в същото време по настоящото дело ще остави на запитващата юрисдикция грижата да прецени дали при обстоятелствата в случая превозвачът е разполагал с разумни мерки по смисъла на член 20, параграф 4 от Регламент № 1177/2010. Вж. в този смисъл *Šváby*, D. La responsabilité en matière de transport aérien de passagers à l'intersection de trois systèmes juridiques. — 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. Bruylant, Bruxelles, 2020, p. 491.

Е. По тълкуването на член 24 от Регламент № 1177/2010

158. Със седмия въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали искане за обезщетение на основание член 19 от Регламент № 1177/2010 може да бъде приравнено на жалба по смисъла на член 24 от този регламент, така че да е необходимо пътникът да подаде своето искане за обезщетение до превозвача в рамките на два месеца от датата на извършване на услугата за превоз или от датата, на която е трябвало да бъде извършена, за да може националният орган по прилагането на този регламент да наложи санкции, ако това обезщетение не бъде платено.

159. Макар запитващата юрисдикция да не уточнява броя на пътниците, нито кога те са подали искания за обезщетение по член 19 от Регламент № 1177/2010, седмият въпрос, изглежда, е предизвикан от довода на Irish Ferries, че NTA е пропуснал да ограничи действието на решението и на съобщенията само до пътниците, които са подали жалба в съответствие с член 24 от този регламент. Ето защо не може да се приеме за очевидно, че този въпрос няма връзка с действителността или с предмета на спора в главното производство.

160. Преди всичко следва да се отбележи, че член 24, параграф 2 от Регламент № 1177/2010 установява не само срока за подаване на жалба, но и срокове, в рамките на които превозвачът трябва да разгледа жалбата и да я приеме за основателна или да я отхвърли. Също така член 19 от този регламент предвижда отделен срок за разглеждане на исканията за обезщетение, подадени на основание на тази разпоредба. Всъщност член 19, параграф 5 от посочения регламент задължава превозвача да плати дължимото на пътника обезщетение в рамките на един месец след подаването на искането за обезщетение. При тези условия наистина е възможно a priori да се възрази, че тази разпоредба е lex specialis спрямо член 24, параграф 2 от Регламент № 1177/2010, доколкото и двете разпоредби се отнасят до сроковете за разглеждане на исканията за обезщетение, без да засягат срока за подаване на жалба, предвиден в член 24, параграф 2 от този регламент.

161. От друга страна, член 24, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 задължава превозвачите да създадат механизъм за разглеждане на жалби относно правата и задълженията, предмет на този регламент. Тази разпоредба би могла да остави впечатлението, че понятието „жалба“ се отнася за всички права и задължения, обхванати от Регламент № 1177/2010, включително и за правото на обезщетение по член 19 от този регламент.

162. Въпреки това аз съм на мнение, че в системата на Регламент № 1177/2010 искане за обезщетение не може да бъде приравнено на жалба.

163. Всъщност, първо, за да опише събитието, от което започва да тече срокът за превозвача, член 19, параграф 5 от Регламент № 1177/2010 не препраща към момента на постъпване на жалбата, а към момента на подаване на искането за обезщетение.

164. Второ, за разлика от член 24, параграф 2 от Регламент № 1177/2010, член 19, параграф 5 от този регламент не предвижда превозвачът да разгледа искането за обезщетение и да може да го приеме за основателно или да го отхвърли. Според последната разпоредба, „[о]безщетението се изплаща в рамките на един месец след подаването на искането за обезщетение“. Тази разлика в начина на разглеждане на жалбите и на исканията за обезщетение напълно съответства на тяхното естество. Всъщност съгласно член 19,

параграф 1 от Регламент № 1177/2010 закъснението при пристигане води до възникване на парично задължение в полза на пътника, който може да поиска от превозвача плащане, а превозвачът в качеството си на длъжник е задължен да удовлетвори това искане.

165. Трето, според член 25, параграф 3 от Регламент № 1177/2010 всеки пътник може да подаде жалба до компетентния национален орган по прилагане на посочения регламент относно твърдени нарушения на този регламент[68]. Тази разпоредба предвижда още че държава членка може да реши, че първоначално пътникът подава жалбата до превозвача или че националният орган разглежда тази жалба като контролна инстанция. От това правя извода, че на превозвачите и националните органи е възложено да разглеждат жалбите, с един и същ предмет, или да разглеждат едни и същи жалби.

166. В този контекст в съображение 24 от Регламент № 1177/2010 се обяснява, че определянето на национален орган, компетентен да осигурява спазването на този регламент, не засяга правата на пътниците да потърсят обезщетение за вредите по съдебен ред съгласно националното законодателство. Следователно пътникът може да предяви своето вземане на основание член 19 от Регламент № 1177/2010 пред националните юрисдикции. В рамките на такова съдебно производство двумесечният срок няма да е приложим. Препращането към националното право в съображение 24 от този регламент подкрепя това тълкуване. Всъщност, ако се приеме, че двумесечният срок се прилага извън съдебно производство, това би принудило пътника да пристъпи към съдебното производство, без да позволи на националните органи, които трябва да осигурят спазването на Регламент № 1177/2010, да наложат санкция за отказа да бъде обезщетен пътникът поради изтичането на този срок.

167. Така член 24, параграф 2 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че налагането на санкция на превозвача за неплащане на дължимото на пътника обезщетение по член 19 от този регламент не е обвързано с условието пътникът да подаде искане за обезщетение пред превозвача в двумесечен срок от датата, на която услугата е била или е трябвало да бъде изпълнена.

Ж. По тълкуването на член 25 от Регламент № 1177/2010

168. С осмия въпрос запитващата юрисдикция иска да установи дали компетентността на национален орган по прилагането на Регламент № 1177/2010, определена от държава членка в съответствие с член 25, параграф 1 от този регламент, се ограничава до услугите за превоз от пристанища на територията на тази държава членка или тази компетентност обхваща и услугите за превоз при връщане от територията на друга държава членка към тези пристанища.

169. Текстът на член 25 от Регламент № 1177/2010 може да остави впечатлението, че на този въпрос трябва да се отговори отрицателно. Всъщност според тази разпоредба определеният от държава членка национален орган отговаря за прилагането на този регламент по отношение на пътническите услуги от пристанища, намиращи се на територията на тази държава членка, и от трета държава до тези пристанища.

[68] Следва да се отбележи, че съображение 23 от Регламент № 1177/2010 дава пример за жалба, като споменава оказването на помощ в пристанище или на борда.

170. Изглежда, запитващата юрисдикция е напълно наясно с усложненията от буквалното тълкуване на посочената разпоредба. Формулировката на осмия въпрос показва, че тази юрисдикция иска да установи дали обстоятелството, че компетентността на национален орган се упражнява по отношение на пътническите услуги, предвиждащи двупосочно пътуване от Ирландия до Франция, би могло да изисква различно тълкуване на същата разпоредба.

171. В този контекст, в съдебното заседание Irish Ferries посочи, че за някои пътници превозът не е включвал двупосочно пътуване от пристанище на ирландска територия. Според Irish Ferries повече от половината пътувания са започнали от Франция. Въпреки това във формулировката на осмия въпрос изрично се посочва „превоз по вода на връщане“ („a return sailing“) и следователно този въпрос следва да бъде анализиран от тази гледна точка.

1. По член 25, параграфи 1 и 3 от Регламент № 1177/2010

172. Най-напред следва да бъдат разгледани доводите на NTA, изведени от член 25, параграф 3 от Регламент № 1177/2010, че всеки пътник може да подаде жалба до компетентния орган, посочен в член 25, параграф 1 от този регламент, или до всеки друг компетентен орган, определен от държавата членка. NTA тълкува позоваването на „всеки друг компетентен орган, определен от държавата членка“ в смисъл, че пътникът може да подаде жалба във връзка с превоза, отнасящ се до двупосочно пътуване, до органите на двете държави членки, на чиито територии се намират пристанищата, свързани с този превоз.

173. За мен не е убедително предлаганото от NTA тълкуване на член 25 от Регламент № 1177/2010 в смисъл, че пътникът може да избере органа, до който да подаде жалбата, доколкото това тълкуване би означавало да се признае съществуването на алтернативна компетентност на националните органи на двете държави членки, в рамките на която тези органи ще осигуряват спазването на този регламент по отношение на едни и същи пътнически услуги.

174. Всъщност осмият въпрос не се ограничава до това в коя държава членка пътникът може да подаде жалба, а по-общо се отнася до компетентността на националните органи по прилагане на Регламент № 1177/2010, определени от държавите членки в съответствие с член 25, параграф 1 от този регламент.

175. Във връзка с това национален орган, определен от държава членка, е натоварен със задачата да упражнява общ надзор за прилагането на Регламент № 1177/2010 по отношение на пътническите услуги от пристанища, намиращи се на територията на тази държава членка, и на пътническите услуги от трета държава до тези пристанища. По този начин, както се установява от тази разпоредба, този орган взема необходимите мерки, за да осигури спазването на Регламента.

176. Съгласно член 28 от Регламент № 1177/2010 държавите членки на свой ред установяват система от санкции за нарушение на разпоредбите на този регламент и предприемат всички необходими мерки за гарантиране на тяхното прилагане. В ирландското право неспазването на издадените от NTA съобщения относно такива

нарушения се наказва с глоби. Компетентността за издаване на такива съобщения трябва да се упражнява от национален орган по прилагането на посочения регламент, какъвто е NTA, в границите, предвидени в член 25, параграф 1 от същия регламент.

177. Ето защо не може да се приеме, че всеки национален орган е компетентен да осъществява общ надзор спрямо съответните пътнически услуги, тъй като тази компетентност предполага налагането на санкции за нарушения на Регламент № 1177/2010, попадащи в териториалния обхват на тази компетентност.

178. Сега, като разглеждам член 25, параграф 3 от Регламент № 1177/2010, следва да отбележа, че той се отнася само до разглеждането на жалби. Освен това според тази разпоредба жалбите могат да се подават до *компетентния орган, посочен в член 25, параграф 1 от този регламент*, или до *всеки друг компетентен орган, определен от държавата членка*. От това правя извода, че националният орган по прилагане на този регламент не е непременно единственият орган, компетентен да разгледа тези жалби. Държава членка може да определи друг компетентен орган за това. Следователно компетентността за разглеждане на жалби от пътниците в морския транспорт може да не зависи от компетентността за упражняване на общ надзор[69].

179. Като отива и по-далеч от този прочит на член 25, параграф 3 от Регламент № 1177/2010, NTA изтъква, че посочването на компетентен орган, определен от *държавата членка*, предполага, че пътникът може да сезира и компетентни органи на друга държава членка, а не на тази, на чиято територия е пристанището за качване.

180. В този контекст, от една страна, член 25, параграф 3 от Регламент № 1177/2010 е бил разбиран по различен начин по време на подготвителните работи. Всъщност Парламентът и Съветът са разбрали тази разпоредба в смисъл, че тя има предвид *множество компетентни органи, установени от една и съща държава членка*[70], а именно държавата членка, на чиято територия е пристанището за качване.

181. От друга страна, изглежда, Комисията разбира тази разпоредба в смисъл, че пътникът може да избере да сезира националния орган по прилагане на Регламент № 1177/2010, определен от друга държава членка[71], *без обаче да посочва, че този национален орган е компетентен* по смисъла на член 25, параграф 3 от този регламент. В контекста на аналогичните разпоредби на Регламент № 261/2004 обаче Комисията изрично посочва, че в

[69] Наистина в решение от 17 март 2016 г., Ruijssenaars и др. (C-145/15 и C-146/15, EU:C:2016:187, т. 30), Съдът приема по отношение на аналогичните разпоредби в областта на въздушния транспорт, че компетентността за разглеждане на жалби, посочена в член 16, параграф 2 от Регламент № 261/2004, е един от аспектите, произтичащи от функцията по общ надзор, възложена на посочения в член 16, параграф 1 от този регламент орган. Все пак, първо, това решение се отнася до национален орган по прилагането на Регламент № 261/2004. Следователно не става въпрос за „друг компетентен орган, определен от държавата членка“. Второ, текстът на член 25, параграф 3 от Регламент № 1177/2010 не съответства точно на член 16, параграф 2 от Регламент № 261/2004.

[70] Вж. изменение 68 с разяснения от доклада по предложението за регламент (COM(2008) 816, C6-0476/2008, 2008/0246(COD) и общата позиция на Съвета с оглед приемането на Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешен воден път, и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004, 14849/09 ADD 1, стр. 9.

[71] Вж. документ на Комисията, озаглавен „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, според който „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“ („националният орган по прилагането на Регламента, наричан по-нататък „НОП“, е НОП на държавата на заминаване от Съюза, освен в случаите, когато пътуването започва в трета държава. В този случай е компетентен НОП на държавата на пристигане в Съюза. Въпреки това пътниците са свободни да се обърнат към избрания от тях НОП“).

такъв случай *сезираният от пътника във въздушния транспорт орган не е компетентен орган* и че жалбата трябва да бъде препратена на компетентен орган по прилагане на Регламента, определен от друга държава членка[72].

182. При тези условия, ако приема, че пътникът може да подаде жалба във връзка с превоза по двупосочен маршрут до органите на една от двете държави членки, на чиито територии се намират пристанищата, свързани с този превоз, това все пак не предполага, че всички тези органи са компетентни да упражняват общия надзор по член 25, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 по отношение на пътническите услуги, за които се отнася жалбата.

2. По понятието „пътническа услуга“ при двупосочно пътуване

183. Съображения, основаващи се на специфичен прочит на понятията, използвани в член 25, параграф 1 от Регламент № 1177/2010, биха могли да поставят под съмнение последиците от буквалното тълкуване на тази разпоредба.

184. Всъщност, ако се приеме, че в рамките на член 25, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 понятието „пътническа услуга“, когато става въпрос за превоз по двупосочен маршрут, включва пътуване на отиване и пътуване на връщане, това би означавало да се признае компетентността на националните органи на държавата членка, на чиято територия се намират пристанищата на качване при първото пътуване.

185. Irish Ferries споменава това тълкуване, като посочва, че в контекста на Регламент № 261/2004 Съдът е приел, че понятието „полет“ по смисъла на този регламент по същество означава операция по въздушен транспорт и така в известен смисъл е „единица“ от този транспорт[73]. В съдебното заседание NTA, изглежда, се основава на това съображение, като изтъква, че що се отнася до Регламент № 1177/2010, когато превозът е по двупосочен маршрут, резервираната услуга включва две части.

186. Макар член 3, буква е) от Регламент № 1177/2010 да дава определение на понятието „пътническа услуга“, в това определение няма указания, въз основа на които да може да се определи дали двупосочното пътуване е единна услуга. Такива указания обаче могат да се намерят в други разпоредби от този регламент.

187. В този контекст, член 19, параграф 4 от Регламент № 1177/2010 определя начина на изчисляване на обезщетението, дължимо на пътника в случаите на закъснение при пристигането с оглед на *превоза, който включва и връщане*, и текстът на този регламент на френски език гласи, че когато закъснението е при пристигането на отиване или на

[72] Съгласно член 16, параграф 2 от Регламент № 261/2004 „всеки пътник може да сезира *всеки орган, определен по параграф 1*, или *всеки друг компетентен орган, определен от държава членка*, по повод на предполагаемо нарушение на настоящия регламент на всяко летище, разположено на територията на *държава членка* или във връзка с полет от трета страна до летище, разположено на тази територия“. (Курсивът е мой). В информационен документ относно разглеждането на жалбите по Регламент № 261/2004 (NEB — NEB Complaint Handling Procedure under Regulation (EC) No. 261/2004, редакция февруари 2019 г., т. 2, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/neb-neb_complaint_handling_procedures.pdf), Комисията приема, че „[един орган по прилагането на Регламента] е компетентен по жалбите, свързани със закъсненията и отмяната на полети от негова територия (държава членка на заминаване)“. От друга страна, в този документ, подобно на първоначалното предложение на Комисията, на което се базира Регламент № 261/2004 (вж. член 18 от предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп до борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (COM(2001) 784 окончателен — (COD 2001/0305), препращането на жалбите между органите на различните държави членки е изрично посочено. От това следва, че органът на друга държава членка не е *компетентен* по смисъла на член 16, параграф 2 от този регламент.

[73] Решение от 10 юли 2008 г., Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, т. 40).

връщане, обезщетението се изчислява спрямо половината сума, платена за превоза осъществен чрез *пътническата услуга*. Текстовете на други езици обаче сочат, че обезщетението се изчислява спрямо половината сума, платена за превоза в рамките на *тази пътническа услуга*[74] или спрямо половината сума, платена за *тази пътническа услуга*[75]. В текстовете на тези езици използването на показателно местоимение в израза „тази услуга“, изглежда, препраща към член 19, параграф 3 от този регламент, който се отнася до *пътническата услуга, при която има закъснение*.

188. На пръв поглед член 19, параграф 4 от Регламент № 1177/2010 може да наведе на извода, че превозът по двупосочен маршрут се извършва в рамките на една пътническа услуга.

189. Въпреки това, първо, тази разпоредба прави връзка между такъв превоз и такава услуга само в случай че закъснение е имало при едното от двете пътувания.

190. Второ, с изключение на член 19, параграф 1 от Регламент № 1177/2010, понятието „превоз“ не се използва в други разпоредби от този регламент. Ако понятието „пътуване“ е равностойно на понятието „пътническа услуга“, можем да се запитаме защо законодателят не е използвал второто посочено понятие при формулирането на член 19, параграф 4 от този регламент.

191. Трето, член 18, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 гласи, че в случаите, предвидени в тази разпоредба, на пътниците незабавно се предлага да изберат измежду „пренасочване до *крайното местоназначение*[, предвидено] в договора за превоз“ или „възстановяване на цената на билета и, когато това е приложимо, безплатна услуга за връщане при първа възможност *до първоначалната точка на тръгване*, посочена в договора за превоз[76]“. Да се приеме, че когато превозът се отнася за двупосочно пътуване, е налице единна пътническа услуга, това би означавало да се приеме, че крайното местоназначение на тази услуга е идентично с първоначалната точка на заминаване[77].

192. Поради това не може да се приеме, че когато превозът се отнася за двупосочно пътуване, има една-единствена пътническа услуга.

193. Необходимо е сега да се определи дали обстоятелството, че компетентността за общ надзор се упражнява спрямо пътническите услуги, при които превозът е за двупосочно пътуване, може да смекчи последствията от буквалното тълкуване на член 25, параграф 1 от Регламент № 1177/2010, без да се прибягва до нюансирания прочит на понятието „пътническа услуга“.

[74] Вж. текстовете на английски („[…] shall be calculated in relation to half of the price paid for *the transport by that passenger service*“) и на испански език („[…] se calculará en relación con el 50 % del precio abonado por *el transporte en dicho servicio de pasaje*“).

[75] Вж. текстовете на немски („wird […] auf der Grundlage des halben Fahrpreises für *diesen Personenverkehrsdienst* berechnet“) и на полски език („[…] obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za *tę usługę przewozu pasażerskiego*“).

[76] Курсивът е мой.

[77] Вж. по аналогия решение от 10 юли 2008 г., Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, т. 34).

3. По националния орган по прилагане на Регламент № 1177/2010 с оглед на превоза при двупосочно пътуване

194. За да бъдат изложените по-долу съображения поставени в техния контекст, припомням, че според традиционната логика на публичното право, дори според тази на международното публично право, компетентността на орган, определена от държава членка, по принцип би трябвало да се ограничи до нейната територия, или, за да бъдем по-точни, до положения, които имат достатъчно близка връзка с тази държава членка и/или нейната територия.

195. От друга страна, както вече посочих, член 25, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 предвижда изрично, че компетентността на национален орган включва и упражняването на надзор спрямо услугите за превоз от трети държави към една от държавите членки. Следователно законодателят на Съюза не лишава пътниците от възможността да сезират национален орган, определен от една от държавите членки, ако транспортната услуга не е започнала от пристанища на територията на Съюза.

196. Всъщност член 25 от Регламент № 1177/2010 следва да се разглежда в светлината на член 2 от него, който определя приложното поле на този регламент. Според член 2, параграф 1, буква б) от Регламент № 1177/2010, той се прилага по отношение на пътници, ползващи пътнически услуги, започващи от трета държава и с местоназначение в една от държавите членки, при условие че услугите се извършват от превозвач, който е установен на територията на държава членка или предлага превоз чрез пътнически услуги до и от територията на държава членка.

197. От това следва, от една страна, че близката връзка между държавата членка, където е пристанището за слизане, и пътническите услуги, започващи в трета държава, по принцип е достатъчна, за да бъде определеният от тази държава членка национален орган компетентен да осъществява надзор спрямо тези услуги.

198. От друга страна, обхватът на компетентността на националните органи по прилагане на Регламент № 1177/2010, определени от държавите членки, по принцип съвпада с териториалния обхват на защитата, която този регламент предоставя на пътниците. Тези органи трябва да бъдат компетентни във всички положения, при които признатите от посочения регламент права на пътниците потенциално биха могли да бъдат нарушени[78] и разпределянето на компетентността между тях е само субсидиарно спрямо грижата да бъде гарантирано това съвпадение. За да бъде даден отговор на осмия въпрос, е необходимо сега да се определи как това разпределение е осъществено в рамките на Съюза.

199. В това отношение аз считам, че предвид взаимното доверие между държавите членки, което позволява създаването и поддържането на пространство без вътрешни граници, не е необходимо разпределянето на компетентността между тях да следва традиционните принципи на публичното право или на международното публично право. Във връзка с това в системата на Регламент № 1177/2010 това разпределяне на компетентност, изглежда, винаги се основава на близостта между територията на държавата членка, на чиято територия се намира пристанището за качване или за слизане, и съответната пътническа услуга.

[78] Вж. в този смисъл в областта на марката на Европейския съюз *Szpunar*, M. Territoriality of Union Law in the Era of Globalisation. — In: Petrlík, D., Bobek, M., Passer, J. M. (dir.). Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský, op. cit., p. 155.

200. В случай че превозът при двупосочно пътуване, включващ две отделни плавания, който е трябвало да бъде осигурен от превозвача, е бил отменен изцяло, връзката между пътуването на връщане и територията на държавата членка, където се намира пристанището за качване за това пътуване, не изглежда да е по-съществена от връзката между посоченото пътуване и територията на държавата членка, на която се намира пристанището за слизане при посоченото пътуване. Последното посочено пристанище по принцип е и пристанището за качване при пътуването на отиване. Всъщност както Комисията, така и аз считаме, че в този случай националният орган на държавата членка на това пристанище по принцип е в по-добра позиция, за да оцени смущенията и да контролира помощта за пътниците за тези две отменени в тяхната цялост плавания.

201. Поради това считам, че компетентността на този национален орган за упражняване на общ надзор включва надзора за зачитането на правата на всеки пътник, за когото пристанището за качване при пътуването на отиване се намира на територията на държавата членка на този орган, както и що се отнася до пътуването на връщане. Когато изцяло отменението превоз се отнася за двупосочно пътуване, необходимо е при определяне на обхвата на компетентността на националните органи да се възприеме гледната точка на пътника, макар член 25, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 да посочва органите по прилагане на този регламент не във връзка с *пътниците*, а във връзка с *пътническите услуги*. Всъщност тази компетентност има за цел да гарантира спазването на Регламент № 1177/2010, който се отнася основно до правата на пътниците.

202. От друга страна, както отбелязва Комисията, това тълкуване би било в съответствие с целта да се осигури висока степен на защита на пътниците, тъй като би позволило да се избегне умножаването на процедурите, когато обстоятелството, довело до отмяната на пътуването в двете посоки, е едно и също.

203. С оглед на всички изложени аргументи предлагам да се приеме, че член 25, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че национален орган по прилагане на този регламент, определен от една държава членка, е компетентен по отношение на транспортните услуги от пристанища, намиращи се на територията на тази държава членка, а когато става въпрос за превоз при двупосочно пътуване, който е отменен изцяло — на услугите за превоз на връщане от друга държава членка до пристанища на територията на първата държава членка.

3. По валидността на решението и на съобщенията

204. Деветият въпрос е разделен на два подвъпроса. С първия подвъпрос запитващата юрисдикция моли Съда да уточни „кои принципи и разпоредби от правото на Съюза [трябва] да приложи запитващата юрисдикция при преценката на валидността на решението и/или на съобщенията на националния орган по прилагането с оглед на член 16, 17, 20 и/или 47 от Хартата и/или принципите на пропорционалност, правна сигурност и равно третиране“. С втория подвъпрос посочената юрисдикция моли Съда да определи дали „критерият за допусната явна грешка […] е критерият за необоснованост, който националният съд трябва да приложи?“.

205. Изглежда, тези два подвъпроса са предизвикани от твърденията на Irish Ferries пред запитващата юрисдикция, които се оспорват от NTA. Въпреки това, що се отнася до първия подвъпрос, дори неговият текст да се чете в светлината на тези твърдения, той особено широко формулиран и двусмислен.

206. Всъщност, от една страна, както отбелязва Комисията, решението и съобщенията, посочени в този подвъпрос, се основават на определено тълкуване на материалноправните разпоредби на Регламент № 1177/2010, направено от NTA. Това тълкуване в основната си част е същината на първите осем въпроса на запитващата юрисдикция. В рамките на посоченото тълкуване разпоредбите от Хартата и общите принципи на правото на Съюза също трябва да бъдат взети предвид. Освен това в контекста на своето становище по десетия въпрос Irish Ferries изтъква, че ако NTA е тълкувал и приложил правилно Регламент № 1177/2010, именно той — а не решението или съобщенията на NTA — е невалиден.

207. От друга страна, ако се предположи, че стои въпросът дали при преценка на валидността на приетите от национални органи актове, които попадат в приложното поле на правото на Съюза, една национална юрисдикция трябва да прилага разпоредбите на Хартата или общите принципи на правото на Съюза, включително тези, които са изрично посочени в първия подвъпрос, отговорът може да е само утвърдителен.

208. Тъй като липсва изложение на точните причини, накарали запитващата юрисдикция да си поставя въпроси за тълкуването на правото на Съюза, формулировката на първия подвъпрос позволява да се даде само общо формулиран, почти абстрактен отговор. При тези условия следва да се приеме, че преюдициалното запитване, доколкото се отнася до първия подвъпрос, не отговаря на изискванията по член 94 от Процедурния правилник на Съда и не позволява на Съда да даде на запитващата юрисдикция, полезен отговор за разрешаване на спора в главното производство, поради което е недопустимо[79]. Това съображение е подкрепено от прочита на становищата, представени на Съда от страните, които съдържат само общи твърдения[80].

209. Това съображение е приложимо и към втория подвъпрос. Изложението на доводите на страните в главното производство се ограничава до две изречения, според които Irish Ferries считало, че решението и съобщенията са опорочени от явна грешка, а NTA отрича наличието на такава грешка. Освен това запитващата юрисдикция не обяснява в какво се изразява „критерият за необоснованост“, който тя очевидно трябва да приложи по силата на ирландското право при преценката за валидност на решението и на съобщенията на NTA.

210. При тези условия считам, че вторият подвъпрос също е недопустим, и съответно, че деветият въпрос трябва да се счита за недопустим в неговата цялост.

И. По валидността на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010

211. С десетия въпрос запитващата юрисдикция иска от Съда да провери валидността на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 с оглед на принципите на равно третиране, на пропорционалност и на правна сигурност, както и с оглед на членове 16, 17 и 20 от Хартата.

212. Макар формулировката на този въпрос да посочва общо Регламент № 1177/2010, от изложението на мотивите на преюдициалното запитване се установява, че посоченият въпрос отразява доводите на Irish Ferries, че в членове 18 и 19 този регламент в

[79] Вж. в този смисъл определение от 19 декември 2019 г., Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (C-140/19, C-141/19 и C-492/19—C-494/19, непубликувано, EU:C:2019:1103, т. 49 и 50).

[80] Вж. по аналогия определение от 19 март 2020 г., Boé Aquitaine (C-838/19, непубликувано, EU:C:2020:215, т. 26).

противоречие на принципите и на разпоредбите от Хартата налага скъпоструващи задължения на морските превозвачи. В този ред на мисли, в писменото си становище Irish Ferries се позовава по-точно на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 и посочва, че отговорността на превозвача може да бъде ангажирана въз основа на тези разпоредби.

1. По принципа на равно третиране и по член 20 от Хартата

213. Преди всичко останало следва да се отбележи, че съответствието на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 с принципа на равно третиране, прогласен в член 20 от Хартата, беше предмет на моя анализ във връзка с първия въпрос. Всъщност в рамките на дебата по този въпрос Irish Ferries навежда довод, изведен от съпоставка между регламентите, отнасящи се до различните видове транспорт. Ето защо е достатъчно да припомня, че според постоянната съдебна практика положението на предприятията, действащи в сектора на различните видове транспорт, не е сходно [81].

214. Поради това, предвид съображенията, които бяха вече представени в контекста на първия въпрос, предлагам на Съда да приеме, че членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 не са невалидни поради нарушаване на принципа на равно третиране и на член 20 от Хартата.

2. По принципа на пропорционалност

215. Валидността на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 с оглед на принципа на пропорционалност също трябва да бъде разгледана в светлината на доводите на Irish Ferries, че налагането на задължение за обезщетение е непропорционално, когато превозвачът информира пътниците за отмяната на услуга много седмици или месеци преди датата на заминаване.

216. От друга страна, в писменото си становище Irish Ferries твърди само че доколкото Регламент № 1177/2010 има за цел да гарантира висока степен на защита при превоза на пътници по море, сходна с тази при другите видове транспорт, било непропорционално морският транспорт да бъде третиран по-неблагоприятно от останалите видове въздушен и железопътен транспорт.

217. Важно е във връзка с това да се отбележи, първо, че обратно на това, което Irish Ferries, изглежда, твърди, отговорността на превозвача въз основа на предвидените в членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 задължения съвсем не е неограничена или дори необоснована. Всъщност положенията, при които тези разпоредби не се прилагат, вече са посочени в член 20 от този регламент, озаглавен „Изключения“ [82]. При тези обстоятелства сигурните финансови последици за морските превозвачи не биха могли да се считат за несъразмерни на целта за висока степен на защита на пътниците.

218. Второ, що се отнася до довода на Irish Ferries, че е непропорционално морският транспорт да бъде третиран по-неблагоприятно от останалите видове транспорт, достатъчно е да се отбележи, че по същество става въпрос просто за оспорване на съответствието на Регламент № 1177/2010 с принципа на равно третиране, въпрос, който

[81] Вж. точка 67 от настоящото заключение.

[82] Вж. точка 64 от настоящото заключение.

вече е разгледан в моя анализ [83]. От съображения за изчерпателност отбелязвам, че Съдът вече е приел, че разпоредби от Регламент № 261/2004, които въвеждат задължение за полагане на грижа за пътниците в случай на отмяна на полет поради „извънредни обстоятелства“, не са невалидни с оглед на принципа на пропорционалност, дори когато става въпрос за задължение, неограничено във времево или финансово отношение [84].

219. Поради това смятам, че членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 не могат да се считат за невалидни поради твърдяно нарушение на принципа на пропорционалност.

3. По принципа на правна сигурност

220. Доколкото десетият въпрос се отнася до принципа на правна сигурност, този въпрос също трябва да бъде разглеждан в светлината на доводите на Irish Ferries, че Регламент № 1177/2010 нарушава този принцип чрез налагането на тежки задължения за превозвачите, без ясна правна основа.

221. От друга страна, Irish Ferries твърди, че този принцип е нарушен, тъй като член 19, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 налага задължението за плащане на обезщетение, определено като процент от „цената на билета“, без да дава определение на това понятие. За да поставя това твърдение в контекста, е необходимо да отбележа, че в своето становище по деветия въпрос Irish Ferries поставя под съмнение валидността на решението и на съобщенията на NTA, доколкото в тях не е дадено определение на понятието „цена на билета“ по смисъла на член 19, параграф 2 от този регламент, и в частност че не е уточнено дали това понятие включва „избираемите допълнителни услуги“, като цената за каюта. Следва да се отбележи, че Irish Ferries отправя същата критика в контекста на десетия въпрос.

222. Принципът на правна сигурност е основен принцип на правото на Съюза, който изисква по-конкретно правната уредба да бъде ясна и точна, за да могат правните субекти да разберат недвусмислено своите права и задължения и да се съобразят с нейните разпоредби.

223. Като се има предвид това уточнение, първо, не може по никакъв начин да се определи в какво се състои критиката на Irish Ferries, доколкото тя почива на общо твърдение, че Регламент № 1177/2010 налага задължения, без в този регламент да има ясна правна основа. Във всеки случай разпоредбите от този регламент, които се отнасят до задълженията на превозвачите, са анализирани по-конкретно в контекста на втори—шести въпрос.

224. Второ, макар в член 3 от Регламент № 1177/2010 да няма определение на понятието „цена на билета“, в член 19, параграф 3 от този регламент се обяснява, че дължимото на пътника обезщетение в случай на закъснение при пристигането се изчислява спрямо цената, която пътникът е *платил в действителност* за пътническата услуга, при която има закъснение. От друга страна, както сочи моят анализ по петия въпрос, проблемите на включването на „избираемите допълнителни услуги“ в цената на билета могат да се решат чрез систематично и телеологично тълкуване на посочения регламент. Ако се приеме, че

[83] Вж. точки 213 и 214 от настоящото заключение.

[84] Решение от 31 януари 2013 г., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, т. 45—50).

всяка разпоредба, която изисква прибягване до методи за тълкуване, различни от граматическото тълкуване, нарушава принципа на правна сигурност, това би означавало на практика тези методи за тълкуване да бъдат изключени.

225. Ето защо предлагам на Съда да приеме, че доколкото тази разпоредба се отнася до „цената на билета“, член 19 от Регламент № 1177/2010 не е невалиден поради нарушение на принципа на правна сигурност.

4. По членове 16 и 17 от Хартата

226. Доколкото в десетия въпрос се посочват членове 16 и 17 от Хартата, той следва да се разбира в смисъл, че с него запитващата юрисдикция иска да установи дали в съответствие с член 52, параграф 1 от Хартата членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 представляват допустими ограничения за упражняване на свободата на стопанската инициатива и на правото на собственост.

227. Запитващата юрисдикция не излага обстоятелствата, които са я накарали да постави този въпрос, който, както изглежда, се основава изключително на наведените от Irish Ferries доводи. Макар преюдициалното запитване да не представя подробно тези доводи, Irish Ferries ги развива в своето писмено становище, доколкото те се отнасят до първия и десетия въпрос. От това становище се установява, че в посочените доводи Irish Ferries има предвид най-вече спазването на принципа на пропорционалност при ограниченията, произтичащи от прилагането на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010.

228. Както Съдът вече е приел в контекста на преценката за валидност на Регламент № 261/2004 от гледна точка на неговото съответствие с членове 16 и 17 от Хартата, тази преценка трябва да се извърши при спазване на необходимото съчетаване на изискванията, свързани със защитата на тези различни права, и на справедливото равновесие между тях [85]. Предвид контекста на правната уредба на правата на пътниците следва също да се държи сметка за член 38 от Хартата, с който се цели да се осигури високо равнище на защита на потребителите, следователно включително и на пътниците.

229. Както следва от анализа ми по въпроса за валидността на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 от гледна точка на тяхното съответствие с принципа на пропорционалност [86], тези съображения са приложими към този регламент и ме карат да заключа, че тези разпоредби спазват принципа на пропорционалност.

230. Поради това считам, че членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 не противоречат на членове 16 и 17 от Хартата.

231. От изложените по-горе съображения следва, че при разглеждането на десетия въпрос не се установяват обстоятелства, които могат да засегнат валидността на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010.

[85] Вж. в този смисъл решение от 31 януари 2013 г., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, т. 62).

[86] Вж. точки 217 и 218 от настоящото заключение.

V. Заключение

232. По изложените по-горе съображения предлагам на Съда да даде следния отговор на преюдициалните въпроси, отправени от High Court (Висш съд, Ирландия),:

„1) Регламент (ЕС) № 1177/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 година относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища, и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че той, и по-специално членове 18 и 19 от него, се прилагат в положение, при което услуга за морски превоз е отменена с предизвестие преди първоначално планираното заминаване поради забавяне на доставката на плавателния съд, с който е трябвало да бъде извършен превозът, и невъзможност той да бъде заместен.

2) Понятието „крайно местоназначение“ по смисъла на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 съответства по принцип на пристанището за слизане, определено в договора за превоз за първоначално пътуване.

Пренасочването чрез алтернативно пътуване/пътувания по маршрут, който е различен от първоначалното пътуване, или чрез комбиниран транспорт по земя и вода (автомобилен или железопътен) може да представлява „пренасочване до крайното местоназначение при съпоставими условия“ по смисъла на член 18 от този регламент, ако други условия на това алтернативно пътуване са съпоставими с условията на първоначалното пътуване, определени в договора за превоз.

Член 18, параграф 1, буква а) от посочения регламент трябва да се тълкува в смисъл, че пренасочването трябва да се осъществи без допълнителни разходи, така че превозвачът трябва да възстанови разходите, направени от пътниците, за да пристигнат в алтернативните пристанища за качване и за слизане, както и за да отпътуват от тези пристанища, доколкото тези разходи се дължат на пренасочването и са по-големи от разходите, които пътниците биха направили в случай на непрекъсната пътническа услуга.

3) Член 19 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че когато пътническата услуга е отменена с предизвестие преди планираното заминаване и пътникът избере да бъде пренасочен или да пътува на по-късна дата, този пътник може да претендира за обезщетение на основание член 19 от този регламент с оглед на закъснението при пристигане в крайното местоназначение, посочено в договора за превоз за първоначалното пътуване. Когато пътникът иска такова обезщетение, закъснението съответства на разликата между договорно определения час на пристигане и часа, в който пътникът е пристигнал до крайното местоназначение, посочено в договора за превоз, ако се предположи, че пренасочването е продължило от алтернативното пристанище за слизане до това местоназначение.

Обратно, пътник, който е избрал и е получил пълно възстановяване на средствата, не може да иска такова обезщетение.

4) Член 19 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че цената на билета включва разходите за допълнителните избираеми услуги, избрани от пътника, като резервация за каюта или клетка за превоз на животни или достъп до първокласни салони.

5) Член 20, параграф 4 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че забавената доставка на плавателен съд, следствие от поведението на една от страните по договора или на подизпълнителите на тази страна, е присъща на нормалното упражняване на дейността на съответния превозвач, когато той е започнал да предлага резервации и е сключил договори за превоз с пътниците, преди плавателният съд да бъде доставен на негово разположение, и поради това не попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба.

6) Член 24, параграф 2 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че налагането на санкция на превозвача за неплащане на дължимото на пътника обезщетение по член 19 от този регламент не е обвързано с условието пътникът да подаде искане за обезщетение до превозвача в двумесечен срок от датата, на която услугата е била или е трябвало да бъде изпълнена.

7) Член 25, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че национален орган по прилагане на този регламент, определен от една държава членка, е компетентен по отношение на транспортните услуги от пристанища, намиращи се на територията на тази държава членка, а когато става въпрос за превоз при двупосочно пътуване, който е отменен изцяло — на услугите за превоз на връщане от друга държава членка до пристанища на територията на първата държава членка.

8) При разглеждането на десетия въпрос не се установяват обстоятелства, които могат да засегнат валидността на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010“.