



# Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (четвърти състав)

2 септември 2021 година\*

## Съдържание

Правна уредба .....	3
Правото на Съюза .....	3
Регламент (ЕС) № 1177/2010 .....	3
Регламент (ЕО) № 261/2004 .....	9
Ирландското право .....	10
Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси .....	11
По преюдициалните въпроси .....	16
По първия въпрос .....	16
По третия въпрос .....	19
По втория и четвъртия въпрос, и по буква а) от петия въпрос .....	22
По буква б) от петия въпрос .....	24
По шестия въпрос .....	25
По седмия въпрос .....	27
По осмия въпрос .....	29
По деветия въпрос .....	30
По десетия въпрос .....	31
По съдебните разноски .....	36

\* Език на производството: английски.

„Преюдициално запитване — Морски транспорт — Права на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища — Регламент (ЕС) № 1177/2010 — Членове 18 и 19, член 20, параграф 4 и членове 24 и 25 — Отмяна на пътническа услуга — Забавена доставка на плавателен съд на превозвача — Предизвестие преди датата на първоначално планираното заминаване — Последници — Право на пренасочване — Условия — Поемане на допълнителните разходи — Право на обезщетение — Изчисляване — Понятие за цена на билета — Национален орган, отговарящ за прилагането на Регламент № 1177/2010 — Компетентност — Понятие за жалба — Преценка на валидността — Членове 16, 17, 20 и 47 от Хартата на основните права на Европейския съюз — Принципи на пропорционалност, на правна сигурност и на равно третиране“

По дело C-570/19

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от High Court (Висш съд, Ирландия) с акт от 22 юли 2019 г., постъпил в Съда на 26 юли 2019 г., в рамките на производство по дело

**Irish Ferries Ltd**

срещу

**National Transport Authority,**

СЪДЪТ (четвърти състав),

състоящ се от: M. Vilaras, председател на състава, N. Piçarra, D. Šváby (докладчик), S. Rodin и K. Jürimäe, съдии,

генерален адвокат: M. Szpunar,

секретар: C. Strömholm, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 9 септември 2020 г.,

като има предвид становищата, представени:

- за Irish Ferries Ltd, от V. Power, T. O'Donnell, B. McGrath и E. Roberts, solicitors, C. Donnelly и P. Sreenan, SC,
- за National Transport Authority, от M. Collins и D. McGrath, SC, S. Murray, BL, и M. Doyle, K. Quigley и E. O'Hanrahan, solicitors,
- за Ирландия, от M. Browne, G. Hodge, J. Quaney и A. Joyce, подпомагани от P. McGarry, SC, и M. Finan, BL,
- за Европейския парламент, от L. G. Knudsen и A. Tamás, в качеството на представители,
- за Съвета на Европейския съюз, от O. Segnana и R. Meyer, в качеството на представители,

– за Европейската комисия, от N. Yerrell, L. Armati и S. L. Kalèda, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 4 март 2021 г.,

постанови настоящото

## Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 18, член 19, член 20, параграф 4 и членове 24 и 25 от 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) и до валидността на този регламент.
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между Irish Ferries Ltd и National Transport Authority (Национален орган по транспорта, Ирландия) (наричан по-нататък „ирландският орган по транспорта“) относно условията за обезщетяване на пътниците, засегнати от отмяната на пътуванията между Дъблин (Ирландия) и Шербур (Франция).

## Правна уредба

### *Правото на Съюза*

#### *Регламент (ЕС) № 1177/2010*

- 3 Съображения 1, 2, 3, 12—15, 17 и 19 от Регламент № 1177/2010 гласят:
  - „(1) Действията на Съюза в областта на морския транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища следва да целят, наред с останалото, осигуряването на висока степен на защита на пътниците, сравнима с тази при други видове транспорт. Освен това следва напълно да се отчитат изискванията за защита на потребителите като цяло.
  - (2) Тъй като пътниците, използващи морски и вътрешен воден транспорт, са по-слабата страна по договора за превоз, на всички пътници следва да бъде осигурено минимално ниво на защита. Нищо не следва да възпрепятства превозвачите да предлагат договорни условия, които са по-благоприятни за пътниците от условията, предвидени в настоящия регламент. В същото време целта на настоящия регламент не е да се намесва в търговските взаимоотношения между предприятията във връзка с превоза на стоки. В частност споразуменията между предприятията за автомобилен превоз на стоки и превозвачите не следва да се разглеждат като договори за превоз за целите на настоящия регламент и следователно не следва да дават на предприятията за автомобилен превоз на стоки или на заетите в тях лица право на обезщетение съгласно настоящия регламент в случай на закъснение.

- (3) Защитата на пътниците следва да се отнася не само до пътническите услуги между пристанища, намиращи се на територията на държавите членки, но и до пътническите услуги между такива пристанища и пристанища, намиращи се извън територията на държавите членки, при отчитане на риска от нарушаване на конкуренцията на пазара за превоз на пътници. Ето защо за целите на настоящия регламент терминът „превозвач на Съюза“ следва да се тълкува възможно най-широко, без обаче да се засягат други правни актове на Съюза, като Регламент (ЕИО) № 4056/86 на Съвета от 22 декември 1986 г. за определяне на подробни правила за прилагането на членове 85 и 86 от Договора по отношение на морския транспорт [(ОВ L 378, 1986 г., стр. 4; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 3)] и Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета от 7 декември 1992 г. относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите членки (морски каботаж) [(ОВ L 364, 1992 г., стр. 7; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 2, стр. 83)].

[...]

- (12) Пътниците следва да бъдат надлежно информирани в случай на отмяна или закъснение на дадена пътническа услуга или круиз. Тази информация следва да помогне на пътниците да вземат необходимите мерки и при необходимост да получат информация за алтернативни връзки.
- (13) Следва да се намали неудобството за пътниците вследствие на отмяна или на по-дълго закъснение на пътуването им. За тази цел следва да се полагат съответните грижи за пътниците, те следва да могат да отменят пътуването си и да им бъдат възстановени заплатените за билетите средства или да бъдат пренасочени при задоволителни условия. Подходящо настаняване на пътници не означава непременно настаняване в стая в хотел, а може да бъде настаняване във всяко друго подходящо помещение, което е налично, в зависимост по-специално от обстоятелствата на всеки конкретен случай, превозните средства на пътниците и характеристиките на кораба. Във връзка с това и при надлежно обосновани случаи на извънредни и неотложни обстоятелства превозвачите следва да могат да използват изцяло съответните налични съоръжения, в сътрудничество с гражданските власти.
- (14) 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, освен когато отмяната или закъснението става в резултат на атмосферни условия, застрашаващи безопасната експлоатация на кораба, или на извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати дори след вземане на всякакви разумни мерки.
- (15) В съответствие с общоприетите принципи превозвачите следва да носят тежестта на доказване, че отмяната или закъснението са били причинени от подобни атмосферни условия или извънредни обстоятелства.

[...]

(17) Извънредните 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.

[...]

(19) Съдът на Европейския съюз вече постанови, че проблеми, които водят до отмяна или закъснения, попадат в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“, само доколкото произтичат от събития, които не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния превозвач и се намират извън ефективния му контрол. Следва да се отбележи, че атмосферните условия, застрашаващи безопасната експлоатация на кораба, наистина са извън ефективния контрол на превозвача“.

4 Член 2 („Приложно поле“) от Регламент № 1177/2010 предвижда:

„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.

[...]“.

5 Член 3 от този регламент съдържа 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;

[...]

с) „резервация“ означава резервиране на конкретно заминаване в рамките на пътническа услуга или круиз;

[...]“.

6 Член 4 („Билети и недискриминационни договорни условия“) от този регламент предвижда в параграф 2:

„Без да се засягат специалните тарифи за отделни социални групи, договорните условия и прилаганите от превозвачи или продавачи на билети тарифи се прилагат по отношение на масовия потребител без каквато и да е пряка или непряка дискриминация, основана на гражданството на крайния потребител или на мястото на установяване на превозвачите или продавачите на билети в рамките на Съюза“.

7 В глава II („Права на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност“) от същия регламент член 7 („Право на превоз“) предвижда в параграф 2:

„Резервациите и билетите се предлагат на лица с увреждания и лица с намалена подвижност без надценка и при условията, които се прилагат по отношение на другите пътници“.

8 В глава III („Задължения на превозвачите и на операторите на терминали в случай на прекъсване на пътуването“) от Регламент № 1177/2010 член 18 („Пренасочване и възстановяване на средства в случай на отмяна или закъснение при заминаването“) 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 що се отнася до срока на валидност и местоназначението“.

9 Член 19 („Обезщетение за цената на билета в случай на закъснение при пристигането“) от този регламент предвижда:

„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 превода 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 Текстът на член 20 („Исключения“) от посочения регламент е следният:
- „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 В глава IV („Общи правила относно информацията и жалбите“) от същия регламент член 24 („Жалби“) 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. Сроктът за предоставяне на окончателен отговор не надвишава два месеца от получаването на жалбата“.
- 12 В глава V („Прилагане и национални органи по прилагането“) от Регламент № 1177/2010 член 25 („Национални органи по прилагането“) предвижда:

„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.

4. 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“.

*Регламент (ЕО) № 261/2004*

- 13 В Регламент (ЕО) № 261/2004 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) се съдържа член 5 („Отмяна“), параграф 1 от който гласи:

„При отмяна на полет съответните пътници:

[...]

- в) имат право на обезщетение от оперирания въздушен превозвач по член 7, освен ако не са:
- i) информирани за отмяната минимум две седмици преди началото на полета по разписание; или
  - ii) информирани за отмяната между две седмици и седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от два часа преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от четири часа след времето за пристигане по разписание; или
  - iii) информирани за отмяната по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от един час преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание“.

### ***Ирландското право***

- 14 European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 (Правилник от 2012 г. относно Европейския съюз (Права на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища) от 2012 г.) (наричан по-нататък „правилникът от 2012 г.“), приет на 10 октомври 2012 г., в член 3 определя ирландския орган по транспорта за орган по прилагането по смисъла на член 25 от на Регламент № 1177/2010.
- 15 Съгласно член 4, параграф 1 от правилника от 2012 г. ирландският орган по транспорта може, служебно или вследствие на подадена до него жалба от пътник, ако установи, че доставчик на услуги не спазва или нарушава Регламент № 1177/2010, да изпрати на доставчика „съобщение, в което се уточнява съответното неизпълнение на задължение или нарушение, с което да го задължи да предприеме посочените в съобщението мерки в определения срок, за да се съобрази със съобщението“.
- 16 Член 4, параграф 2 от правилника от 2012 г. предвижда, че когато се изпраща съобщение по член 4, параграф 1 от този правилник, съответният доставчик може да представи становището си пред ирландския орган по транспорта в срок от 21 дни. Този орган разглежда становището и потвърждава, изменя или оттегля съобщението.
- 17 Накрая, съгласно член 4, параграф 3 от правилника от 2012 г. доставчик, на когото е изпратено уведомление въз основа на този регламент и който не се съобрази с него, извършва нарушение, за което в производство без участие на съдебни заседатели се налага глоба в размер на 5000 EUR или в производство с участие на съдебни заседатели се налага глоба в размер на не повече от 250 000 EUR.

## Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 18 През 2016 г. Irish Continental Group plc, което е дружество майка на Irish Ferries, сключва договор с учредено по германското право дружество Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (наричано по-нататък „корабостроителницата“) за построяване на плавателен съд, като срокът за доставка на този плавателен съд в напълно сертифициран за корабоплаване е определен най-късно до 26 май 2018 г.
- 19 Плавателният съд трябвало да бъде въведен в експлоатация за летния сезон на 2018 г., за да плава по различни маршрути, сред които е новата линия на постоянни двупосочни плавания между Дъблин и Шербур (наричана по-нататък „линията Дъблин—Шербур“).
- 20 Предвид продължителността на плаването (около 18 часа), Irish Ferries планирало да използва плавателния съд по линията Дъблин—Шербур 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.
- 21 През януари 2017 г. корабостроителницата уведомява устно Irish Ferries, че планира да достави плавателния съд най-късно на 22 юни 2018 г.
- 22 На 27 октомври 2017 г. Irish Ferries започва да приема резервации за плавателния съд за сезон 2018 г., тъй като повечето от пътниците правят резервациите си предварително. На 1 ноември 2017 г. корабостроителницата потвърждава, че плавателният съд ще бъде доставен на 22 юни 2018 г., така че той ще бъде готов за първото плаване, предвидено за 12 юли 2018 г.
- 23 На 18 април 2018 г. обаче корабостроителницата уведомява Irish Ferries, че плавателният съд ще бъде доставен не по-рано от 13 юли 2018 г. предвид забавяне от страна на външни доставчици на оборудване, наети като подизпълнители. Следователно плаванията не можело да започнат, както било предвидено, на 12 юли 2018 г. и някои други плавания също можело да бъдат засегнати.
- 24 След като на 20 април 2018 г. Irish Ferries констатира, че не може да замени този плавателен съд с друг от своя флот, нито да наеме алтернативен плавателен съд посредством корабен брокер, то отменя пътуванията с плавателния съд до новата дата на доставката му, към която е добавен допълнителен срок за подsigуряване. Така Irish Ferries отменя пътуванията от 12 до 29 юли 2018 г.
- 25 При тази отмяна Irish Ferries предприема различни действия. Първо, с дванадесетседмично предизвестие Irish Ferries съобщава на всички засегнати пътници отмяната на пътуванията. Второ, то предлага на тези пътници или да им възстанови незабавно и в пълен размер цената на билета, или възможността да направят резервация за други пътувания по свой избор (наричани по-нататък „алтернативните пътувания“). Тъй като по линията Дъблин—Шербур няма друга идентична транспортна услуга, Irish Ferries предлага на засегнатите пътници алтернативни пътувания по различни преки или непреки маршрути между Ирландия и Франция от/до други пристанища, тоест с преминаване през Великобритания

- (Обединеното кралство). Ирландският орган по транспорта обаче оспорва пред запитващата юрисдикция обстоятелството, че Irish Ferries е предложило на всички засегнати пътници пренасочване чрез комбиниран превоз по земя и вода.
- 26 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, направени от тях. Всъщност Irish Ferries счита, че не всички пътници са направили допълнителни разходи, тъй като някои пътници са се намирали по-близо до Рослеър, отколкото до Шербур.
  - 27 На 9 май 2018 г. ирландският орган по транспорта уведомява Irish Ferries, че проверява обстоятелствата по отмяната на пътуванията от 12 до 29 юли 2018 г. „за да определи условията за прилагане на [Регламент № 1177/2010 в конкретния случай“, и иска от него да обясни причините, поради които счита, че тази отмяна се дължи на извънредни обстоятелства, които са извън неговия контрол.
  - 28 На 1 юни 2018 г. ирландският орган по транспорта иска от Irish Ferries да предостави информация във връзка със спазването от негова страна на член 18 от Регламент № 1177/2010.
  - 29 На 11 юни 2018 г. корабостроителницата уведомява Irish Ferries, че доставката на плавателния съд ще се забави допълнително до неопределена дата през септември 2018 г. поради забавянето на подизпълнител при извършване на дейности по окабеляване и инсталиране на електрическата система на корпуса и на надстройката, както и поради забавянето при доставката на вътрешно обзавеждане за общите помещения. В крайна сметка плавателният съд е доставен на 12 декември 2018 г., тоест с около 200 дни закъснение.
  - 30 Изправено пред невъзможността да използва плавателния съд и след като не успява да наеме алтернативен плавателен съд, Irish Ferries решава да отмени всички пътувания, предвидени след 30 юли 2018 г.
  - 31 При тази отмяна Irish Ferries предприема различни действия. Първо, то уведомява всички засегнати пътници за посочената отмяна веднага след като му е потвърдено, че не е възможно да бъде нает алтернативен плавателен съд, като спазва предизвестие от седем до дванадесет седмици. Второ, то предлага на тези пътници възможността да поискат отмяна и цената на билета да им бъде възстановена незабавно и в пълен размер. Трето, то предлага на посочените пътници възможността да пътуват към Франция по алтернативни линии без възстановяване на евентуалните допълнителни разходи. Освен това то предлага на пътниците да ги пренасочи 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 този случай разходите за гориво за преминаване през Великобритания са възстановени на пътника.
  - 32 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 % приемат възстановяване на цената на билета в пълен размер.

- 33 Евантуалните допълнителни разходи на пътниците, избрали алтернативни пътувания, не са фактурирани на пътниците, а са поети от Irish Ferries. Освен това евентуалната разлика в разходите на билетите е възстановена от Irish Ferries.
- 34 На пътниците, избрали комбинирания превоз по земя и вода, Irish Ferries възстановява разходите за горивото, необходимо за преминаване през Великобритания.
- 35 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 според него след като е предложило пренасочване и възстановяване на цената на билета в съответствие с член 18 от този регламент. Всъщност Irish Ferries счита, че членове 18 и 19 от посочения регламент не се прилагат едновременно.
- 36 На 1 август 2018 г. ирландският орган по транспорта изпраща до Irish Ferries „предварително съобщение“ относно прилагането на Регламент № 1177/2010 към отменените пътувания, на което Irish Ferries отговаря, като на 15 август 2018 г. представя своето становище.
- 37 На 19 октомври 2018 г. ирландският орган по транспорта приема решение, според което, първо, Регламент № 1177/2010 се прилага към отменените пътувания през лятото на 2018 г. между Дъблин и Шербур, второ, Irish Ferries не е изпълнило изискванията по член 18 от този регламент и трето, посоченият превозвач е нарушил член 19 от същия регламент. Съгласно член 4, параграф 1 от правилника от 2012 г., това решение е конкретизирано чрез издаване на две съобщения, издадени съответно на основание член 18 и член 19 от Регламент № 1177/2010.
- 38 Irish Ferries представя становището си по това решение през ноември 2018 г. в съответствие с член 4, параграф 2 от правилника от 2012 г.
- 39 След провеждане на процедура при условията на състезателност, с решение от 25 януари 2019 г. ирландският орган по транспорта потвърждава съобщенията, издадени на основание членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010. По този начин той приема, от една страна, че Irish Ferries не е изпълнило задължението си за пренасочване, предвидено в член 18 от този регламент, и го приканва 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 Шербур.
- 40 От друга страна, той счита, че Irish Ferries е нарушило член 19 от посочения регламент, и го приканва да изплати обезщетение на пътниците, засегнати от закъснение при пристигането до крайното местоназначение, посочено в договора за превоз.
- 41 Irish Ferries оспорва пред High Court (Висш съд, Ирландия) както решението от 25 януари 2019 г., така и съобщенията, издадени на основание на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010, като твърди, на първо място, че този регламент не се прилага, когато отмяната на пътническата услуга е извършена няколко седмици преди датата на предвидените пътувания. На второ място, Irish Ferries оспорва тълкуването и прилагането от ирландския орган по транспорта на членове 18—20 от посочения регламент. По-конкретно то поддържа, че забавянето на доставката на плавателния съд представлява извънредно обстоятелство, което го освобождава от задължението да плаща обезщетение по член 19 от Регламента. На трето място, Irish Ferries упреква ирландския орган по

транспорта, че е нарушил член 25 от посочения регламент, тъй като е превишил правомощията си. В действителност ирландският орган по транспорта упражнил правомощията си спрямо транспортни услуги за заминаващи от Франция и с местоназначение Ирландия, въпреки че тези услуги са от изключителната компетентност на френските органи. На четвърто място, Irish Ferries упреква ирландския орган по транспорта, 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. На пето място, 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“).

42 При тези обстоятелства High Court (Висш съд) решава да спре производството и да постави на Съда следните въпроси:

„[...]

- 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 [този] регламент релевантни ли са някои (или всички) от следните въпроси:
  - 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?

[...]

- 2) Възниква ли нов договор за превоз, когато даден пътник е пренасочен съгласно член 18 [от Регламент № 1177/2010], така че правото на обезщетение по член 19 [от този регламент] 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?

[...]

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 включват ли се в нея разходите, свързани с допълнителни услуги (напр. каюти, клетки за превоз на домашни любимци и първокласни салони)?

[...]

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 [този регламент]?

[...]

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?

[...]

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 държава членка, различна от тази на националния компетентен орган, в посока към държавата членка на този орган?

[...]

- 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?

[...]

- 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 і) от Регламент № 261/2004),
- в) принципите на пропорционалност, правна сигурност и равно третиране?“.

## **По преюдициалните въпроси**

### ***По първия въпрос***

- 43 С първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че е приложим, когато превозвач отмени пътническа услуга, като спази предизвестие от няколко седмици преди първоначално планираното заминаване, тъй като доставката на плавателния съд, който е трябвало да извърши превоза, е забавена и не е било възможно той да бъде заменен с друг плавателен съд.
- 44 В самото начало следва да се отбележи, че както от текста на този въпрос, така и от мотивите на акта за преюдициално запитване е видно, че запитващата юрисдикция се позовава на съвкупност от обстоятелства, които според нея могат да бъдат релевантни за отговора на посочения въпрос, като например невъзможността превозвачът да намери алтернативен плавателен съд, липсата на подобна алтернативна транспортна услуга по съответния маршрут, тъй като този маршрут е новооткрит, или още значителния брой пътници, които са засегнати от отмяната на пътуванията, предизвикана от забавената доставка на съответния плавателен съд, и които са обезщетени или пренасочени с други плавателни съдове по други пътувания или чрез други видове транспорт. От акта за преюдициално запитване обаче е видно, че тази юрисдикция в действителност си поставя въпроса с оглед на доводите, изложени пред нея от Irish Ferries, дали Регламент № 1177/2010 е приложим, когато превозвачът е уведомил пътниците за отмяната на транспортната услуга с предизвестие от няколко седмици. Всъщност според Irish Ferries този регламент 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 се намират на борда на плавателен съд в етап от круиз.



- 45 След това уточнение следва да се отбележи, че приложното поле на Регламент № 1177/2010 е очертано в член 2 от него. Параграф 1 от този член установява принципа, че този регламент се прилага към три категории пътници, а именно, първо, ползващите пътнически услуги, при които пристанището за качване се намира на територията на държава членка, второ, ползващите 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, и трето, участващите в круиз, когато пристанището за качване се намира на територията на държава членка. От своя страна параграфи 2—4 от този член изброяват случаите, в които посоченият регламент не се прилага.
- 46 От цялостния прочит на член 2 от Регламент № 1177/2010 е видно, че законодателят на Съюза е възнамерявал да ограничи приложното поле на този регламент с оглед на два критерия, които следва да се вземат предвид кумулативно, а именно, от една страна, мястото на качване или на слизане при съответната транспортна услуга и от друга, „ползването“ на транспортната услуга от пътника или „участието“ на този пътник в круиз.
- 47 В случая отговорът на първия въпрос налага да се тълкува понятието за ползване на услуга по морски пътнически превоз. Следва обаче да се отбележи, че това понятие не е дефинирано нито в член 2 от Регламент № 1177/2010, нито в която и да било друга разпоредба от този регламент. При все това се налага изводът, че посоченото понятие, съобразно с обичайното му значение в общоупотребимия език, може да бъде тълкувано както ограничително, в смисъл, че само пътниците, които са превозвани на борда на плавателен съд, ползват такава услуга, така и разширително — в смисъл, че обхваща и пътниците, които възнамеряват да ползват услуга по морски пътнически превоз и вече са предприели необходимите действия в това отношение, като резервиране на пътуване или покупка на билет.
- 48 Съгласно постоянната съдебна практика при тълкуването на понятието за ползване трябва да се вземат предвид не само текстът на съдържащата го разпоредба, но и нейният контекст и целите на правната уредба, от която тя е част (вж. в този смисъл Kamin und Grill Shop, C-289/16, EU:C:2017:758, т. 22 и цитираната съдебна практика).
- 49 В това отношение общата структура на Регламент № 1177/2010 е в подкрепа на широко тълкуване на понятието за ползване на услуга за морски превоз. Всъщност, както отбелязва генералният адвокат в точка 61 от заключението си, този регламент съдържа разпоредби, приложими към положения, които са възникнали на етап, предхождащ предоставянето на пътническа услуга. Така член 4, параграф 2 от този регламент по същество забранява на превозвача на пътници да прилага по отношение на масовия потребител договорни условия и тарифи, които са дискриминационни въз основа на гражданството на пътника. Освен това член 7, параграф 2 от посочения регламент предвижда, че резервациите и билетите се предлагат на лица с увреждания и лица с намалена подвижност без надценка и при условията, които се прилагат по отношение на другите пътници.
- 50 Впрочем, ако понятието за пътници „ползващи пътнически услуги“ по смисъла на член 2, параграф 1 от този регламент обхваща само пътниците, които вече се намират на борда на плавателен съд, това би обезсмислило до голяма степен съдържанието на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010.

- 51 Тълкуването на това понятие в смисъл, че обхваща и пътниците, които са направили резервация или са закупили билет за услуга за морски превоз, се потвърждава и от целите, преследвани с Регламент № 1177/2010. Както се посочва в съображения 1, 2 и 13 от този регламент, неговата цел е да осигури висока степен на защита на пътниците, като се отчитат изискванията за защита на потребителите като цяло и им се осигури минимално ниво на защита поради качеството им на по-слабата страна по договора за превоз. По този начин законодателят на Съюза е искал да укрепи правата на тези пътници в редица случаи, водещи до сериозни неудобства, както и чрез стандартизирано и незабавно отстраняване на последните.
- 52 Такива цели обаче имат най-малкото същото значение за лицата, които са направили резервация или са закупили билет за услуга по морски пътнически превоз, както за пътниците, които вече се намират на борда на плавателен съд, извършващ такъв превоз.
- 53 В този контекст не може да се приеме, че законодателят на Съюза е възнамерявал, без да предвиди конкретна разпоредба в това отношение в член 2 от Регламент № 1177/2010, да постави приложното поле на този регламент в зависимост от допълнителни условия като посочените в първия въпрос, свързани със спазването на минимален срок за предизвестие, за да се уведоми пътникът за отмяната на транспортна услуга, физическото присъствие на пътника на пристанището или на борда на плавателен съд за превоз или още наличието на този плавателен съд.
- 54 Освен това от подготвителните работи, довели до приемането на Регламент № 1177/2010, не се установяват данни в подкрепа довода на Irish Ferries, че законодателят на Съюза е възнамерявал да ограничи приложното поле на този регламент с посочените в предходната точка допълнителни условия.
- 55 Що се отнася по-специално до членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010, от съответните им текстове не е видно приложимостта им да се ограничава с някое от допълнителните условия, посочени в точка 53 от настоящото решение.
- 56 Обстоятелството, че членове 18 и 19 от този регламент се съдържат в глава III от него, озаглавена „Задължения на превозвачите и на операторите на терминали в случай на прекъсване на пътуването“, не може да обоснове ограничително тълкуване, съгласно което тези членове се прилагат само в хипотезата, в която част от пътуването вече е било извършено преди прекъсването му, поради което пътниците се намират физически на пристанището или на борда на плавателния съд. Всъщност, освен че подобно ограничение не намира никакво отражение в съображения 13 и 14 от посочения регламент, достатъчно е да се отбележи, както прави генералният адвокат в точка 63 от заключението си, че понятието за пътуване не е дефинирано в Регламент № 1177/2010 и следователно не може да послужи като основа за ограничаване на приложното поле на този регламент.
- 57 Накрая, следва да се отбележи, че докато член 2, параграф 1, буква в) от Регламент № 1177/2010 предвижда, че членове 18 и 19 не се прилагат, когато пътник участва в круиз, член 2, параграф 1, букви а) и б) от този регламент не предвижда подобна дерогация за пътническата услуга. Така в член 20 („Изключения“) от същия регламент, са посочени положенията, при които членове 18 и 19 не се прилагат към такава услуга. Както обаче отбелязва генералният адвокат в точка 64 от заключението си, прекъсването на пътуването не е сред тези положения, които изключват прилагането на посочените членове.

58 Предвид изложеното по-горе на първия въпрос следва да се отговори, че Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че е приложим, когато превозвач отмени пътническа услуга, като спази предизвестие от няколко седмици преди първоначално планираното заминаване, тъй като доставката на плавателния съд, който е трябвало да извърши превоза, е забавена и не е било възможно той да бъде заменен с друг плавателен съд.

### *По третия въпрос*

59 С третия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 18 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че когато пътническа услуга е отменена и няма алтернативна транспортна услуга по същата линия, превозвачът е длъжен да предложи на пътника, въз основа на предвиденото в тази разпоредба право на последния на пренасочване до крайното местоназначение при съпоставими условия, алтернативна транспортна услуга по маршрут, различен от този на отменената услуга, или услуга по морски превоз, съчетана с други видове превоз, като автомобилен или железопътен транспорт, и при положителен отговор, и дали превозвачът е длъжен да поеме евентуалните допълнителни разходи, направени от пътника в рамките на това пренасочване до крайното местоназначение.

60 На първо място, следва да се отбележи, че понятието за крайно местоназначение не е дефинирано нито в член 18 от Регламент № 1177/2010, нито в която и да било друга разпоредба от този регламент. От член 18, параграф 1, буква а) от този регламент обаче е видно, че крайното местоназначение се определя в договора за превоз и то съответства, както отбелязва генералният адвокат в точки 79 и 81 от заключението си, на мястото, уговорено между превозвача и пътника при сключването на договора за превоз, където пътникът трябва да бъде превозен посредством услугата за превоз, а именно пристанището за слизване, посочено в този договор.

61 В това отношение следва да се отбележи, че както се посочва в член 3, буква е) от Регламент № 1177/2010 пътническата услуга се състои в търговска услуга за превоз на пътници по море или по вътрешни водни пътища, която следва оповестено разписание. От своя страна договорът за превоз е дефиниран в член 3, буква м) от този регламент като договор за превозване, сключен между превозвач и пътник за предоставянето на една или повече пътнически услуги или круизи. Съгласно член 3, буква с) от посочения регламент сключването на договора за превоз намира израз във факта, че пътникът прави резервация за дадено заминаване чрез пътническа услуга, осигурена от превозвача, който издава билет, представляващ съгласно член 3, буква н) от същия регламент доказателство за договора за превоз.

62 От предходната точка следва, че сключването на договор за превоз, който е акт с двустранен характер, предоставя на пътника, срещу платената от него цена, правото да бъде превозен от превозвача, и чиито съществени елементи са определени, а именно по-конкретно мястото на заминаване и на пристигане до крайното местоназначение, дните и разписанията за тази транспортна услуга, както и продължителността ѝ.

63 На второ място, тъй като понятието за пренасочване не е дефинирано нито в член 18 от Регламент № 1177/2010, нито в която и да било друга разпоредба от този регламент, следва да се отбележи, че съгласно обичайното му значение в общоупотребимия език това понятие

препраща към превоза на пътника крайното местоназначение при обстоятелства, различни от първоначално предвидените, без обаче да изисква следваният маршрут и видът превоз да са идентични на първоначално предвидените.

- 64 От това следва, че понятието „пренасочване до крайното местоназначение“ по смисъла на член 18 от Регламент № 1177/2010 предполага пътникът да бъде превозен до предвиденото в договора място, без следваният маршрут и видът превоз да са непременно идентични с първоначално уговорените. Следователно превозвачът по принцип разполага с известна свобода на действие, за да предложи пренасочване до крайното местоназначение на пътника, чиято транспортна услуга е отменена. При това положение е допустимо превозвачът да предложи пренасочване посредством, първо, алтернативна пътническа услуга от пристанище за качване и/или до пристанище за слизване по маршрут, различен от първоначално предвидения в договора за превоз, или второ, такава услуга за превоз с прекачване, или трето, услуга по морски пътнически превоз, съчетана с други видове превоз, като автомобилен или железопътен транспорт.
- 65 При все това, на трето място, тази възможност, предоставена на превозвача, е ограничена от условията по член 18 от Регламент № 1177/2010, а именно това пренасочване трябва да се извършва без допълнителни разходи, при съпоставими условия и при първа възможност.
- 66 Най-напред, що се отнася до изискването пренасочването да се извършва „без допълнителни разходи“ по смисъла на член 18, следва да се отбележи, че законодателят на Съюза е възнамерявал пренасочването да не излага пътника на допълнителни разходи спрямо тези, които по необходимост би направил в рамките на отменената транспортна услуга, за да отиде по-конкретно до първоначално уговореното пристанище за качване. В този смисъл превозвачът трябва да поеме евентуалните допълнителни разходи, като например разходи за гориво или за пътни такси, които пътникът е направил, за да отиде до алтернативното пристанище за качване или за да напусне алтернативното пристанище за слизване и да се придвижи до първоначално предвиденото пристанище за слизване или още разходите, направени от пътника при автомобилния или железопътния транспорт в рамките на комбиниран превоз по земя и вода. При това положение, въпреки че пренасочването не трябва да се извършва във вреда на пътника, то не трябва и да го поставя в по-благоприятно положение от предвиденото в договора за превоз, така че пътникът следва да докаже, че понася допълнителни разходи вследствие на пренасочването.
- 67 От изложеното по-горе следва, че изискването за пренасочване „без допълнителни разходи“ следва да се тълкува в смисъл, че превозвачът трябва да поеме евентуалните допълнителни разходи, понесени от пътника в рамките на пренасочването до крайното местоназначение.
- 68 По-нататък, член 18, параграф 1, буква а) от Регламент № 1177/2010 предвижда, че превозвачът трябва да предложи пренасочване при съпоставими условия. В това отношение в съображение 13 от този регламент се посочва, че превозвачът трябва да предложи на пътника пренасочване при задоволителни условия.
- 69 От съвместния прочит на тези разпоредби е видно, че законодателят на Съюза е задължил превозвача да предложи на пътника пренасочване не при еднакви, а при съпоставими и задоволителни условия, което предполага, както отбелязва генералният адвокат в точка 88 от заключението си, да се сравнят условията на предложението за пренасочване с

първоначално уговорените в договора за превоз. В това отношение проверката за съпоставимостта на условията за превоз трябва да се отнася до съществените елементи на договора за превоз, като мястото на заминаване и на пристигане до крайното местоназначение, дните и разписанията за тази транспортна услуга, както и продължителността ѝ, броя на евентуалните прекачвания, класата на билета и вида на запазената от пътника каюта, което запитващата юрисдикция следва да провери. Освен това тази проверка трябва да се извърши от гледна точка на пътника, тъй като съгласно член 18 от Регламент № 1177/2010 във връзка със съображения 12 и 13 от него именно с оглед на предоставената му от превозвача информация пътникът може да бъде в състояние да вземе решение дали да бъде пренасочен, или да му бъде възстановена на цената на билета.

- 70 Накрая, с посочването в член 18, параграф 1, буква а) от Регламент № 1177/2010 на пренасочване „при първа възможност“, от превозвача се изисква да предложи на пътника пренасочване, позволяващо му да стигне до крайното си местоназначение във възможно най-кратък срок, като целта е да избегне възможността този превозвач само да предложи пренасочване посредством по-късна услуга по морски превоз по същия маршрут, въпреки наличието на други начини на пренасочване, които дават възможност на пътника да стигне до крайното си местоназначение във възможно най-кратък срок.
- 71 Посоченото в точка 64 от настоящото решение тълкуване на понятието „пренасочване до крайното местоназначение“ по смисъла на член 18 от Регламент № 1177/2010, се потвърждава от преследваните от този регламент цели.
- 72 Всъщност, както бе отбелязано в точка 51 от настоящото решение и както следва от съображения 1, 2 и 13 от същия регламент, неговата цел е да осигури висока степен на защита на пътниците, като укрепи правата им в редица случаи, водещи до сериозни неудобства, както и чрез стандартизирано и незабавно отстраняване на последните.
- 73 Ако обаче се възприеме ограничително тълкуване на понятието за пренасочване до крайното местоназначение, състоящо се в свеждане на това понятие само до предлагането на пренасочване по същия маршрут като този на отменената транспортна услуга, това би застрашило постигането на тази цел, тъй като би лишило от полезно действие правото на пътника на пренасочване, предвидено в член 18 от Регламент № 1177/2010, когато по съответната линия няма алтернативна транспортна услуга.
- 74 Предвид изложените по-горе съображения на третия въпрос следва да се отговори, че член 18 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че когато пътническа услуга е отменена и няма алтернативна транспортна услуга по същата линия, превозвачът е длъжен да предложи на пътника, въз основа на предвиденото в тази разпоредба право на последния на пренасочване до крайното местоназначение при съпоставими условия и във възможно най-кратък срок, алтернативна транспортна услуга по маршрут, различен от този на отменената услуга, или услуга по морски превоз, съчетана с други видове превоз, като автомобилен или железопътен транспорт, и е длъжен да поеме евентуалните допълнителни разходи, направени от пътника в рамките на това пренасочване до крайното местоназначение.

**По втория и четвъртия въпрос, и по буква а) от петия въпрос**

- 75 С втория и четвъртия си въпрос, и с буква а) от петия си въпрос които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкуват в смисъл, че когато превозвач отмени пътническа услуга, като спази предизвестие от няколко седмици преди първоначално планираното заминаване, пътникът, който реши в съответствие с член 18 от този регламент да му бъде възстановена цената на билета или да бъде пренасочен до установеното в договора за превоз крайно местоназначение във възможно най-кратък срок или на по-късна дата, може да претендира и обезщетение на основание член 19 от посочения регламент.
- 76 На първо място, що се отнася до приложимостта на член 19 от Регламент № 1177/2010 в случая с пътник, чиято транспортна услуга е била отменена, следва да се констатира, че нищо в текста на тази разпоредба не показва, че тя не е приложима в подобен случай. Освен това от съображение 14 от Регламент № 1177/2010 е видно, че законодателят на Съюза е възнамерявал да задължи превозвачите да заплатят на пътниците обезщетение не само при закъсняване на пътническа услуга, но и при отмяна на такава услуга.
- 77 От това следва, че пътник, чиято транспортна услуга е отменена, по принцип може да претендира обезщетение на основание на този член.
- 78 Това тълкуване се подкрепя от контекста, в който се вписва член 19 от Регламент № 1177/2010. Всъщност член 20 от този регламент, който изброява случаите, в които член 19 не се прилага, предвижда, от една страна, в параграф 2, че посоченият член 19 не се прилага, ако пътникът е уведомен за отмяната преди покупката на билета или ако отмяната е по негова вина, и от друга страна, в параграф 4, че превозвачът може да се освободи от плащането на предвиденото в същия член 19 обезщетение, когато докаже, че отмяната на транспортната услуга се дължи на атмосферни условия, застрашаващи безопасната експлоатация на кораба, или на извънредни обстоятелства.
- 79 Освен това е видно, че посоченото тълкуване е в съответствие с преследваната от Регламент № 1177/2010 цел, а именно, както бе отбелязано в точка 51 от настоящото решение, да осигури висока степен на защита на пътниците.
- 80 На второ място, следва да се определят условията, при които пътник може да претендира обезщетението, предвидено в член 19 от Регламент № 1177/2010 след отмяната на транспортна услуга.
- 81 В това отношение, от една страна, от член 18, параграфи 1 и 2 от Регламент № 1177/2010 следва, че когато транспортна услуга е отменена или превозвачът може разумно да очаква такава отмяна, пътниците имат право на пренасочване или на възстановяване на цената на билета от превозвача.
- 82 Както се посочва в съображение 13 от този регламент, за да се намали неудобството за пътниците вследствие на отмяна на пътуването им, последните трябва да могат да отменят пътуването си и да им бъде възстановена цената на техния билет или да бъдат пренасочени при задоволителни условия.

- 83 От прочита на член 18 във връзка със съображение 13 следва, че законодателят на Съюза е приел, че отмяната на пътническа услуга от превозвача води не до едностранното разваляне на договора за превоз, а до избора за пътника между продължаването на договорното правоотношение под формата на пренасочване и прекратяването на това договорно отношение посредством искането за възстановяване на цената на билета.
- 84 Така, противно на поддържаното от Irish Ferries в писменото му становище, изборът на пътника да предпочете пренасочване, когато е уведомен за отмяната на транспортната услуга, не може да се приравни на сключването на нов договор за превоз, тъй като този избор представлява само упражняване на право, предоставено на пътника с член 18 от Регламент № 1177/2010.
- 85 От друга страна, член 19, параграф 1 от този регламент предвижда по същество, че пътникът може, без да губи правото си на превоз, да поиска обезщетение от превозвача, когато закъсне при пристигането до крайното местоназначение.
- 86 Като е посочил в този член 19, параграф 1, че такъв пътник може да поиска от превозвача изплащането на обезщетение, без да губи правото си на превоз, законодателят на Съюза е възнамерявал да постави заплащането на предвиденото в тази разпоредба обезщетение в зависимост от обстоятелството, че пътникът има право на превоз. По този начин, при положение че пътникът няма или вече няма право на превоз, той не може да претендира за заплащане на обезщетение по член 19 от Регламент № 1177/2010.
- 87 От това следва, че трябва да се направи разграничение между положението на пътника, който е поискал възстановяване на цената на неговия билет, и положението на пътника, който е поискал да бъде пренасочен до установеното в договора за превоз крайно местоназначение във възможно най-кратък срок или на по-късна дата.
- 88 Всъщност, що се отнася до пътника, който иска на основание член 18 от Регламент № 1177/2010 да му бъде възстановена цената на билета, следва да се отбележи, както е посочил генералният адвокат в точка 108 от заключението си, че в такъв случай с това искане пътникът заявява намерението си да се освободи от своето задължение да заплати цената и поради това губи правото си на превоз до крайното местоназначение. При това положение този пътник не може да претендира за заплащане на обезщетение по член 19 от Регламент № 1177/2010.
- 89 Когато обаче пътник предпочете не възстановяване, а пренасочване до крайното местоназначение във възможно най-кратък срок или на по-късна дата, следва да се приеме, че той отново заявява намерението си да бъде превозен и следователно не се отказва от правото си на превоз до крайното местоназначение, за което е платил. Тогава този пътник може да претендира за заплащането на обезщетение на основание член 19 от Регламент № 1177/2010, при положение че са надвишени предвидените в този член прагове. В това отношение, след като пътникът е стигнал до установеното в договора за превоз крайно местоназначение, тоест, както е видно от точка 60 от настоящото решение, посоченото в този договор пристанище за слизване, със закъснение над определеното в посочения член, той може да се позове на обезщетение по същия член, като се имат предвид сериозните неудобства, пред което е изправен.

90 Предвид изложеното по-горе на втория и четвъртия въпрос и на буква а) от петия въпрос следва да се отговори, че членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкуват в смисъл, че когато превозвач отмени пътническа услуга, като спази предизвестие от няколко седмици преди първоначално планираното заминаване, пътникът има право на обезщетение по член 19 от този регламент, когато реши в съответствие с член 18 от посочения регламент да бъде пренасочен във възможно най-кратък срок или да отложи пътуването си за по-късна дата, и стигне до първоначално предвиденото крайно местоназначение със закъснение над праговете, определени в член 19 от същия регламент. За разлика от това, когато пътник реши да му бъде възстановена цената на билета, той няма такова право на обезщетение по този член.

### ***По буква б) от петия въпрос***

91 С буква б) от петия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 19 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че съдържашото се в този член понятие „цена на билета“ включва разходите за избраните от пътника допълнителни факултативни услуги, като резервация за каюта или клетка за превоз на животни или достъп до първокласни салони.

92 Най-напред следва да се отбележи, че макар член 19 от Регламент № 1177/2010 да предвижда метода за изчисляване на минималното обезщетение, на което има право пътник, отговарящ на предвидените в този член условия, и размерът на което съответства на определен процент от цената на билета, нито тази разпоредба, нито която и да било друга разпоредба от този регламент уточнява какво следва да се разбира под „цена на билета“.

93 При това положение от член 3, буква н) от посочения регламент, тълкуван в точка 61 от настоящото решение, следва, от една страна, че билетът е документ, удостоверяващ, че е сключен договор за превоз между превозвач и пътник за предоставянето на една или повече пътнически услуги.

94 От друга страна, член 19, параграф 3 от Регламент № 1177/2010 предвижда, че обезщетението се изчислява спрямо цената, която пътникът е платил в действителност за пътническата услуга.

95 От обичайното значение на израза „в действителност“ в общоупотребимия език следва, че законодателят на Съюза е възнамерявал да се позове, както по същество отбелязва генералният адвокат в точка 124 от заключението си, на общата сума, платена от пътника като насрещна престация за пътническата услуга, която превозвачът се е задължил да извърши и при предвидените в договора условия. При това положение понятието за цена на билета обхваща всички услуги, които превозвачът се е задължил да предостави на пътника срещу платената цена, тоест не само услугата по превоз като такава, но и всички услуги, които се добавят към превоза, като резервация за каюта или клетка за превоз на животни или още достъп до първокласни салони. Това понятие обаче не включва сумите, съответстващи на услугите, които не зависят от пътническата услуга и които са ясно определени, като таксите, които пътният агент получава при извършване на резервацията.



- 96 Това тълкуване се потвърждава от припомнената в точка 51 от настоящото решение цел да се осигури висока степен на защита на пътниците. Всъщност то позволява на съответния пътник лесно да определи размера на обезщетението, на което този пътник има право в случай на отмяна на транспортната услуга.
- 97 Посоченото тълкуване се подкрепя и от подготвителните работи по приемането на Регламент № 1177/2010, от които е видно, че макар Парламентът да е предложил понятието за цена на билета да се ограничи до разходите за превоза и настаняването на борда, с изключение на разходите, свързани с храна, други дейности и направени на борда покупки, законодателят на Съюза съзнателно е отказал да раздели понятието за цена на билета на различни компоненти. По този начин законодателят на Съюза е приел, че обезщетението трябва да се изчислява с оглед на цената, платена от пътника като насрещна престация за транспортна услуга, която не е била изпълнена в съответствие с договора за превоз.
- 98 Накрая, същото това тълкуване не може да бъде поставено под въпрос от довода на Irish Ferries, че при изчисляването на обезщетението, на което пътникът има право, вземането предвид на избраните от пътника допълнителни факултативни услуги не е в съответствие с принципа на пропорционалност, доколкото води до значителни последици върху финансовите тежести на превозвачите, които са несъразмерни по отношение на целта за защита на пътниците. Всъщност от постоянната практика на Съда следва, че 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 (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).
- 99 Предвид изложеното по-горе на буква б) от петия въпрос следва да се отговори, че член 19 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че съдържашото се в този член понятие „цена на билета“ включва разходите за избраните от пътника допълнителни факултативни услуги, като резервация за каюта или клетка за превоз на животни или достъп до първокласни салони.

### ***По шестия въпрос***

- 100 Следва да се констатира, че макар в текста на шестия въпрос запитващата юрисдикция да се позовава на съвкупност от обстоятелства, като невъзможността превозвачът да намери алтернативен плавателен съд, липсата на подобна алтернативна транспортна услуга по съответния маршрут, тъй като този маршрут е новооткрит, или значителния брой пътници, които са засегнати от отмяната на пътуванията, предизвикана от забавената доставка на съответния плавателен съд, и които са обезщетени или пренасочени с други плавателни съдове по други пътувания или чрез други видове транспорт, от акта за преюдициално запитване е видно, че в основата на всички тези обстоятелства е едно общо събитие, а именно забавената доставка на разглеждания плавателен съд, така че шестият въпрос трябва да се разбира като отнасящ се само до въпроса дали забавената доставка на плавателен съд може да попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 20, параграф 4 от Регламент № 1177/2010.
- 101 Следователно с шестия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 20, параграф 4 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че забавената доставка на плавателен съд за превоз на пътници, довела до

отмяната на всички пътувания, които е трябвало да бъдат извършени с този плавателен съд в рамките на нова морска линия, попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба.

- 102 В това отношение следва да се припомни, че както е видно от точка 90 от настоящото решение, член 19 от Регламент № 1177/2010 намира приложение, когато вследствие на отмяната на транспортна услуга пътникът реши, в съответствие с член 18 от този регламент, да бъде пренасочен във възможно най-кратък срок или да отложи пътуването се за по-късна дата.
- 103 Член 20, параграф 4 от този регламент обаче предвижда, че 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.
- 104 Следва да се отбележи, че макар понятието за извънредни обстоятелства да не е дефинирано нито в член 20, параграф 4 от Регламент № 1177/2010, нито в член 3 от този регламент, в който се съдържат определения на известен брой понятия за неговите цели, в преамбюла на посочения регламент може да се уточни съдържанието на това понятие.
- 105 Всъщност, както е видно от съображение 17 от Регламент № 1177/2010 законодателят на Съюза е посочил, че такива обстоятелства следва да включват съвкупност от събития, като изброяването не е изчерпателно, без обаче да е посочена забавената доставка на плавателен съд. От посоченото указание в преамбюла на същия регламент е видно, че разбирането на законодателя на Съюза се е изразявало не в това тези събития, чийто списък е само указателен, да представляват сами по себе си извънредни обстоятелства, а само в това, че тези събития могат да предизвикат подобни обстоятелства.
- 106 В съображение 19 от Регламент № 1177/2010 законодателят на Съюза се е позовал на практиката на Съда, в която последният е приел, че в обхвата на понятието за извънредни обстоятелства могат да попадат събитията, които не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния превозвач и се намират извън ефективния му контрол. С посоченото позоваване на съдебната практика по това понятие, развита в контекста на въздушния превоз на пътници, законодателят на Съюза е възнамерявал да възприеме единен подход към понятието за извънредни обстоятелства.
- 107 Впрочем, подобно на постоянната практика на Съда в областта на правата на пътниците във въздушния транспорт, следва да се приеме, че с понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 20, параграф 4 от Регламент № 1177/2010 се обозначават събитията, които поради своето естество или произход не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намират извън ефективния му контрол, като тези две условия са кумулативни и спазването им трябва да бъде предмет на преценка във всеки отделен случай (вж. по аналогия решение от 23 март 2021 г., *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, т. 23 и цитираната съдебна практика).
- 108 Освен това, като се има предвид целта, преследвана с Регламент № 1177/2010, която е, както бе посочено в точка 51 от настоящото решение, да се осигури висока степен на защита на пътниците, и обстоятелството, че член 20, параграф 4 от този регламент дерогира

принципа за правото на обезщетение на пътниците в случай на отмяна или забавяне, понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази последна разпореда трябва да се тълкува стриктно.

- 109 Именно в този контекст следва да се прецени дали забавената доставка на плавателен съд, каквато е разглежданата в главното производство, може да се квалифицира като „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 20, параграф 4 от посочения регламент във връзка със съображение 19 от него.
- 110 В случая, въпреки че строителството на плавателен съд по принцип спада не към дейността на морски превозвач на пътници, а към тази на корабостроителница, така или иначе поръчката и приемането на плавателен съд за превоз на пътници представляват безспорно редки събития, които обаче несъмнено са присъщи на нормалното упражняване на дейността на морски превозвач на пътници. Всъщност в рамките на своята дейност по превоз сред обичайните мерки за управление във връзка с организирането и поддържането на своя флот посоченият превозвач следва да прави и поръчки за плавателни съдове.
- 111 Това тълкуване се потвърждава от обстоятелството, че договорът за поръчка и доставка на плавателен съд може да включва механизъм за обезщетяване, покриващ риска от забавяне на доставката, какъвто е бил настоящият случай, както потвърждава Irish Ferries в съдебното заседание. Въвеждането на такъв механизъм потвърждава, че подобно забавяне представлява обичаен риск, на който е изложен превозвачът при упражняване на дейността си по превоз на пътници.
- 112 При това положение забавената доставка на плавателен съд трябва да се счита за събитие, присъщо на нормалното упражняване на дейността на морски превозвач на пътници. Следователно, доколкото едно от двете кумулативни условия, посочени в точка 107 от настоящото решение, не е изпълнено, следва да се приеме, че подобно забавяне не може да се квалифицира като „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 20, параграф 4 от Регламент № 1177/2010, без да е необходимо да се разглежда въпросът дали такова събитие се намира извън ефективния контрол на превозвача.
- 113 Предвид изложеното по-горе на шестия въпрос следва да се отговори, че член 20, параграф 4 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че забавената доставка на плавателен съд за превоз на пътници, довела до отмяната на всички пътувания, които е трябвало да бъдат извършени с този плавателен съд в рамките на нова морска линия, не попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпореда.

### ***По седмия въпрос***

- 114 Със седмия въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 24 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че задължава пътника, който иска да получи обезщетение на основание член 19 от този регламент, да подаде искането си под формата на жалба пред превозвача в срок от два месеца, считано от датата, на която транспортната услуга е била или е трябвало да бъде извършена.
- 115 В това отношение член 24, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 задължава превозвача да създаде достъпен механизъм за разглеждане на жалби относно правата и задълженията по този регламент, докато член 24, параграф 2 установява бърза процедура за разглеждане на

- жалбите, за която са предвидени определени срокове. Така пътник, който желае да подаде жалба пред превозвача следва да направи това в срок от два месеца, считано от датата, на която транспортната услуга е била или е трябвало да бъде извършена, докато превозвачът разполага със срок от един месец, за да уведоми пътника за допускането, отхвърлянето или продължаването на разглеждането на неговата жалба, и във всички случаи трябва да предостави окончателния си отговор на пътника в срок от два месеца, считано от деня на получаване на жалбата.
- 116 От препратката към „правата и задълженията, обхванати от настоящия регламент“ е видно, че жалбата може да се отнася до правата и задълженията, предвидени както в глава II („Права на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност“) от този регламент, така и в глава III („Задължения на превозвачите и на операторите на терминали в случай на прекъсване на пътуването“) от него, в която се съдържа член 19, отнасящ се до обезщетяването на пътника в случай на закъснение при пристигането.
- 117 При все това искането на пътник за получаване на обезщетението по член 19 от Регламент № 1177/2010 не може да се приравни на жалба по смисъла на член 24 от този регламент, поради което не може да зависи от спазването на предвидените в последната разпоредба срокове.
- 118 Всъщност, докато жалбата по смисъла на член 24 от Регламент № 1177/2010 се състои в сигнал за твърдяно нарушение от превозвача на някое от задълженията му по този регламент, като този превозвач разполага с известна свобода на преценка относно действията, които може да предприеме по отношение на този сигнал, както отбелязва генералният адвокат в точка 164 от заключението си, член 19, параграф 1 от посочения регламент предвижда парично вземане в полза на пътника, заплащането на което той може да поиска от превозвача поради самия факт, че предвидените в този член условия са изпълнени, като в това отношение превозвачът няма същото право на преценка.
- 119 От друга страна, член 19, параграф 5 от Регламент № 1177/2010 задължава превозвача да заплати поисканото обезщетение в рамките на един месец след подаването на това искане. Доколкото тази разпоредба предвижда по-кратък срок от двумесечния срок, с който превозвачът разполага съгласно член 24, параграф 2 от този регламент, за да уведоми пътника за окончателното си решение по жалбата, това потвърждава, че искането за заплащане на предвиденото в член 19 от посочения регламент обезщетение, не може да се приравни на жалба по смисъла на член 24 от същия регламент.
- 120 Преследваната с Регламент № 1177/2010 цел, припомнена в точка 51 от настоящото решение, която се състои в осигуряване на висока степен на защита на пътниците, потвърждава това тълкуване. Такова равнище на защита не може да се съвмести с налагането на толкова кратък срок от два месеца за предявяване на искане за обезщетение.
- 121 От това следва, че законодателят на Съюза не е възнамерявал да обуслови предвиденото в член 19 от Регламент № 1177/2010 право на обезщетение от спазването на двумесечния срок, предвиден в член 24 от този регламент за подаването на жалба.

122 Предвид изложеното по-горе на седмия въпрос следва да се отговори, че член 24 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че не задължава пътника, който иска да получи обезщетение на основание член 19 от този регламент, да подаде искането си под формата на жалба пред превозвача в срок от два месеца, считано от датата, на която транспортната услуга е била или е трябвало да бъде извършена.

### *По осмия въпрос*

123 С осмия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 25 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че от компетентността на национален орган по прилагане на този регламент, определен от една държава членка, е не само пътническата услуга, извършена от пристанище, намиращо се на територията на тази държава членка, но и пътническата услуга, извършена от пристанище, намиращо се на територията на друга държава членка, в посока към пристанище, намиращо се на територията на първата държава членка, когато тази последна транспортна услуга се вписва в рамките на двупосочно пътуване, което е отменено изцяло.

124 В това отношение член 25, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 предвижда, че всяка държава членка определя един или повече органи, отговарящи за прилагането на този 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.

125 От това следва, че макар тази разпоредба да позволява да се предположи, както отбелязва генералният адвокат в точка 169 от заключението си, че компетентният национален орган по отношение на пътническа услуга, осигурявана между държави членки, е по принцип този на държавата членка, на чиято територия е пристанището за качване, законодателят на Съюза е приел, че съществуващата връзка между държавата членка, в която се намира пристанището за слизане, и пътническите услуги от трета държава, е достатъчна, за да се предостави на националния орган на последната държава членка компетентност да упражнява задачата си да следи за прилагането на Регламент № 1177/2010.

126 При това положение, както отбелязва генералният адвокат в точка 199 от заключението си, законодателят на Съюза е възнамерявал да предостави обща компетентност за надзор на националния орган съгласно критерий, свързан с близостта между територията на държавата членка, в която се намира пристанището за качване или за слизане, и съответната пътническа услуга.

127 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.

128 За разлика от това в случай на двупосочно пътуване, което включва пътническа услуга на отиване и пътническа услуга на връщане, и което е отменено изцяло, връзката между пътническата услуга на връщане и територията на държавата членка, в която се намира пристанището за качване при тази услуга, не е по-тясна от тази, която съществуваща между територията на държавата членка, в която се намира пристанището за слизане и посочената услуга. Всъщност, както отбелязва генералният адвокат в точка 200 от заключението си, това последно пристанище по принцип е и пристанището за качване при

пътуването на отиване и то е в най-добро положение, що се отнася до това да се следи за правилното прилагане на Регламент № 1177/2010 по отношение на отменените пътнически услуги.

- 129 Подобно тълкуване се подкрепя от целта да се осигури висока степен на защита на пътниците, както бе посочено в точка 51 от настоящото решение, тъй като то позволява на пътника да избегне умножаването на процедурите пред отделните национални органи, когато правопораждащият факт, който е в основата на отмяната на пътническите услуги на отиване и на връщане, е един и същ.
- 130 Предвид изложеното по-горе на осмия въпрос следва да се отговори, че член 25 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че от компетентността на национален орган по прилагане на този регламент, определен от една държава членка, е не само пътническата услуга, извършена от пристанище, намиращо се на територията на тази държава членка, но и пътническата услуга, извършена от пристанище, намиращо се на територията на друга държава членка, в посока към пристанище, намиращо се на територията на първата държава членка, когато тази последна транспортна услуга се вписва в рамките на двупосочно пътуване, което е отменено изцяло.

### ***По деветия въпрос***

- 131 С деветия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали при преценката си за валидността на решението, прието от национален орган по прилагане на Регламент № 1177/2010, националният съд трябва да прилага членове 16, 17, 20 и 47 от Хартата и принципите на пропорционалност, на правна сигурност и на равно третиране, и дали упражняваният от него контрол трябва да се ограничи до контрол за наличие на явна грешка.
- 132 В това отношение съгласно постоянната практика на Съда, в рамките на сътрудничеството между Съда и националните юрисдикции, необходимостта да се даде тълкуване на правото на Съюза, което да е от полза за националния съд, изисква последният да спазва стриктно изискванията относно съдържанието на преюдициалното запитване, посочени изрично в член 94 от Процедурния правилник на Съда (решение от 19 април 2018 г., *Consortio Italian Management и Catania Multiservizi*, C-152/17, EU:C:2018:264, т. 21 и цитираната съдебна практика).
- 133 Така съгласно член 94, буква в) от Процедурния правилник е необходимо по-специално преюдициалното запитване да съдържа изложение на мотивите, поради които запитващата юрисдикция има въпроси относно тълкуването или валидността на някои разпоредби на правото на Съюза, както и установената от нея връзка между тези разпоредби и националното законодателство, приложимо в главното производство (решение от 19 април 2018 г., *Consortio Italian Management и Catania Multiservizi*, C-152/17, EU:C:2018:264, т. 22 и цитираната съдебна практика).
- 134 Необходимо е да се подчертае също, че целта на съдържащата се в актовете за преюдициално запитване информация е не само да позволи на Съда да даде полезен отговор, но и да даде възможност на правителствата на държавите членки и на другите заинтересовани да представят становища съгласно член 23 от Статута на Съда на

Европейския съюз. Съдът трябва да следи тази възможност да се зачита предвид факта, че по силата на посочената разпоредба на заинтересованите се съобщават само актовете за преюдициално запитване (решение от 13 юли 2017 г., Szoja, C-89/16, EU:C:2017:538, т. 49).

- 135 В случая се налага изводът, че нито една от двете части на деветия въпрос, първата от които се отнася до разпоредбите и принципите на правото на Съюза, които националният съд трябва да приложи, а втората — до обхвата на съдебния контрол, който последният трябва да извърши, не отговаря явно на тези изисквания.
- 136 Всъщност, що се отнася до първата част, запитващата юрисдикция не излага конкретните причини, поради които поставя този въпрос с оглед на останалите поставени въпроси, така че Съдът не е в състояние да даде полезен отговор на тази част.
- 137 Освен това, що се отнася до втората част, тъй като не обяснява в какво се състои критерият, който е изведен от разумния характер и който тя възнамерява да приложи при преценката си за валидността на решението на националния орган, отговарящ за прилагането на Регламент № 1177/2010, запитващата юрисдикция поставя Съда в невъзможност да й предостави полезен отговор.
- 138 Предвид изложеното по-горе Съдът не е в състояние да даде полезен отговор на деветия въпрос. Ето защо следва да се приеме, че този въпрос е недопустим.

### ***По десетия въпрос***

- 139 С десетия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 са невалидни, тъй като не съответстват нито на принципите на равно третиране, на пропорционалност и на правна сигурност, нито на членове 16, 17 и 20 от Хартата.
- 140 На първо място, запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 са невалидни с оглед на принципа на равно третиране и на член 20 от Хартата.
- 141 Irish Ferries твърди общо, че този регламент нарушава принципа на равно третиране и член 20 от Хартата, като налага съвкупност от задължения на морските превозвачи, каквито не са предвидени за въздушните превозвачи и железопътните превозвачи на пътници, въпреки че всички тези превозвачи се намират в сходно положение. В това отношение Irish Ferries подчертава по-специално, че макар съгласно член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 въздушният превозвач да може да избегне заплащането на обезщетението, когато информира пътника за отмяната на полета най-малко две седмици преди началото на полета по разписание, такава възможност не следва за морския превозвач от Регламент № 1177/2010.
- 142 Според постоянната съдебна практика принципът на равно третиране изисква да не се третират по различен начин сходни положения и да не се третират еднакво различни положения, освен ако такова третиране не е обективно обосновано (вж. в този смисъл решения от 10 януари 2006 г., IATA и ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, т. 95, и от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 48).

- 143 Най-напред от постоянната съдебна практика е видно, че 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. При тези обстоятелства законодателят на Съюза е успял да въведе правила, предвиждащи различно равнище на защита на потребителя в зависимост от съответния сектор (вж. в този смисъл решения от 10 януари 2006 г., IATA и ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, т. 96 и от 26 септември 2013 г., ÖBB-Personenverkehr, C-509/11, EU:C:2013:613, т. 47 и цитираната съдебна практика).
- 144 По-нататък, следва да се отбележи, че в областта на морския транспорт пътниците, чието пътуване е отменено или значително забавено, се намират в различно положение от това на пътниците при другите видове транспорт. Всъщност поради местоположението на пристанищата и ограничения брой обслужвани линии, честотата на които може да е различна и в зависимост от сезоните, неудобствата, понесени от пътниците при настъпването на подобни инциденти, не са сравними.
- 145 Накрая, макар съображение 1 от Регламент № 1177/2010 несъмнено да има за цел да осигури висока степен на защита на пътниците, сравнима с тази при други видове транспорт, законодателят на Съюза не е възнамерявал, противно на поддържаното от Irish Ferries, да приеме, че различните видове транспорт са сравними сами по себе си, нито дори да осигури еднакво равнище на защита за всеки от видовете транспорт.
- 146 Следователно основанията за освобождаване от отговорност, предвидени в правната уредба на Съюза, приложима към видовете транспорт на пътници, различни от морския транспорт, като предвидените в член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 за въздушния превоз на пътници, не могат да бъдат взети предвид при преценката за сравнимостта на положенията.
- 147 Ето защо членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 не нарушават принципа на равно третиране, нито член 20 от Хартата.
- 148 На второ място, както е видно от акта за преюдициално запитване, запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 са в съответствие с принципа на пропорционалност.
- 149 В това отношение Irish Ferries твърди по същество, че задълженията на морските превозвачи на пътници по членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 в случай на отмяна на транспортна услуга създават значителни финансови тежести за тези превозвачи, които са напълно непропорционални спрямо преследваната с този регламент цел. По-конкретно, би било непропорционално, от една страна, превозвачът да бъде задължен да заплати обезщетение по силата на член 19 от Регламент № 1177/2010, когато този превозвач е уведомил пътника за отмяната на транспортната услуга, като е спазил предизвестие от няколко седмици. От друга страна, би било несъразмерно и да се позволи на пътник, чиято транспортна услуга е била отменена, да може да кумулира пренасочване до крайното местоназначение по член 18 от този регламент и обезщетение по член 19 от посочения регламент.



- 150 Най напред следва да се припомни, че принципът на пропорционалност, който е част от общите принципи на правото на Съюза, изисква предвидените с разпоредба на правото на Съюза средства да са годни да осъществят набелязаната цел и да не надхвърлят необходимото за постигането ѝ (решение от 10 януари 2006 г., IATA и ELFAA, С-344/04, EU:C:2006:10, т. 79).
- 151 Що се отнася до съдебния контрол по отношение на посочените в предходната точка условия, Съдът признава на законодателя на Съюза широко право на преценка в областите, които предполагат той да направи избор от политическо, икономическо и социално естество и в които е призван да извършва комплексни преценки. Следователно единствено явно неподходящият характер на приета в тези области мярка с оглед на целта, която компетентната институция възнамерява да постигне, може да засегне законосъобразността на такава мярка. Това се отнася в частност за общата транспортна политика (вж. в този смисъл решение от 10 януари 2006 г., IATA и ELFAA, С-344/04, EU:C:2006:10, т. 80).
- 152 Както бе припомнено в точка 51 от настоящото решение, в съответствие със съображения 1, 2, 13 и 14 от Регламент № 1177/2010 преследваната от законодателя на Съюза цел е да се осигури висока степен на защита на пътниците, които са били изправени пред сериозни неудобства, причинени от отмяната или голямото забавяне на тяхната транспортна услуга. За тази цел законодателят на Съюза е предвидил в членове 18 и 19 от този регламент да се отстраняват стандартизирано и незабавно някои от неудобствата, понесени от пътниците, намиращи се в такова положение.
- 153 Съдът следва да прецени дали приетите от законодателя на Съюза мерки са явно неподходящи с оглед на целта на Регламент № 1177/2010, която е свързана с укрепване на защитата на пътниците и законосъобразността на която сама по себе си не е оспорена.
- 154 В това отношение следва най-напред да се отбележи, че сами по себе си предвидените в членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 мерки могат да отстранят незабавно някои от неудобствата, понесени от пътниците в случай на отмяна на транспортна услуга, и по този начин позволяват да се осигури търсената с този регламент висока степен на защита на пътниците.
- 155 Всъщност целта на мерките, предвидени в член 18 от посочения регламент, е на пътника да се предостави избор между това да стигне до установеното в договора за превоз крайно местоназначение в рамките на пренасочване без допълнителни разходи при съпоставими условия и във възможно най-кратък срок или да се откаже от превоза, като поиска възстановяване на цената на билета, евентуално придружено с безплатно връщане във възможно най-кратък срок до установеното в договора за превоз първоначално място на заминаване.
- 156 Що се отнася до обезщетението, предвидено в член 19 от Регламент № 1177/2010, следва да се отбележи, че то е различно по своя принцип и размер в зависимост от продължителността на закъснението при пристигането до установеното в договора за превоз крайното местоназначение с оглед на продължителността на транспортната услуга. Когато пътник, след отмяната на транспортната му услуга, избира пренасочване до крайното местоназначение, може предвид особеностите на сектора на морския транспорт да стигне с голямо закъснение до крайното местоназначение поради изчакването на алтернативна транспортна услуга или необходимостта от качване или слизане в

пристанища, различни от първоначално предвидените, тези критерии за определяне на правото на пътниците да получат това обезщетение не са чужди на изискването за пропорционалност.

- 157 Освен това фактът, че изчисляването на предвиденото в член 19 от този регламент обезщетение се основава на действително платената от пътника цена на билета, предполага сам по себе си, че законодателят на Съюза е възприел пропорционален подход за поправяне на вредоносните последици, причинени от забавянето или отмяната, към предотвратяването на които е насрочен същият регламент.
- 158 Макар Irish Ferries да поддържа, че има опасност мерките за обезщетение, предвидени в член 19 от Регламент № 1177/2010, да доведат до значителни последици върху финансовите тежести на превозвачите и че не са подходящи, следва да се констатира, че Съдът вече е приел в областта на въздушния превоз на пътници, че такива последици не могат да се считат за несъразмерни спрямо целта за висока степен на защита на защита на пътниците. Всъщност със значимостта, която придобива целта за защита на потребителите, в това число и на пътниците, ползващи морски транспорт, може да се обосноват негативни, дори тежки икономически последици за някои икономически оператори (вж. по аналогия решение от 31 януари 2013 г., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, т. 47 и 48).
- 159 Необходимо е да се отбележи още, че изпълнението на задълженията по Регламент № 1177/2010 не засяга правото на морските превозвачи да търсят обезщетение съгласно националното право от всяко лице, включително от трети лица, което запитваща юрисдикция следва да провери. Така подобно обезщетение може да намали и дори да премахне финансовата тежест на тези задължения за посочените превозвачи. Освен това, без да се засяга упоменатото право на превозвачите на регресен иск, не е неподходящо тези задължения поначало да тежат върху морските превозвачи, с които съответните пътници имат договор за превоз, даващ им право на превоз, който не би трябвало нито да се отменя, нито да закъснява.
- 160 Накрая, относно обезщетението, предвидено в член 19, параграф 1 от Регламент № 1177/2010, следва да се отбележи, че съгласно член 20, параграф 4 от този регламент, морските превозвачи могат да бъдат освободени от заплащането на това обезщетение, ако докажат, че отмяната или закъснението се дължи на извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати дори при вземане на всякакви разумни мерки. Предвид наличието на подобна причина за освобождаване от отговорност и ограничителните условия за изпълнението на това задължение за обезщетяване, което морските превозвачи носят, посоченото задължение не е явно неподходящо с оглед на преследваната цел.
- 161 От изложените по-горе съображения следва, че членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 не са невалидни поради нарушение на принципа на пропорционалност.
- 162 На трето място, запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 са в съответствие с принципа на правна сигурност.
- 163 В това отношение запитващата юрисдикция си поставя този въпрос с оглед на доводите, изложени пред нея от Irish Ferries, от една страна, че членове 18 и 19 от този регламент нарушават принципа на правна сигурност, като налагат тежки задължения за превозвачите

- при липса на ясно правно основание, и от друга страна, че член 19, параграф 1 от посочения регламент нарушава по-конкретно този принцип, като задължава превозвачите да заплатят обезщетение, равно на процент от цената на билета, без да дефинира последното понятие.
- 164 Следва да се припомни, че 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 (решение от 10 януари 2006 г., IATA и ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, т. 68 и цитираната съдебна практика).
- 165 В случая, що се отнася, първо, до общото твърдение на Irish Ferries, че Регламент № 1177/2010 нарушава принципа на правна сигурност, като налага прекалено тежки задължения за превозвачите при липсата на ясно правно основание в този регламент, то следва, както отбелязва генералният адвокат в точка 223 от заключението си, да се отхвърли в съответствие със съдебната практика, цитирана в точки 132—134 от настоящото решение, доколкото поради неясния си и общ характер то не позволява на Съда да им даде полезен отговор.
- 166 Второ, относно твърдението за неточността на понятието „цена на билета“, съдържащо се в член 19, параграф 1 от Регламент № 1177/2010, несъмнено е вярно, че понятието за цена на билета, на което се основава изчисляването на обезщетението, предвидено в член 19 от този регламент, не е дефинирано нито в параграф 1 от този член, нито в член 3 от посочения регламент.
- 167 Необходимо е обаче да се отбележи, че това понятие с общ характер се прилага към неопределен брой положения, които не могат да се предвидят предварително, а не към конкретни билети, чиито компоненти могат да бъдат предварително подробно описани в нормативен акт на правото на Съюза. Следва да се отбележи също, че законодателят на Съюза е възнамерявал да уточни в член 19, параграф 3 от Регламент № 1177/2010, че дължимото от превозвача обезщетение се изчислява „спрямо цената, която пътникът е платил в действителност за пътническата услуга“, така че следва да се приеме, че посоченото понятие не може да се счита за недостатъчно точно. В това отношение фактът, че то е тълкувано от Съда, както е изложено в точки 95—98 от настоящото решение, не е достатъчен, за да се установи наличието на нарушение на принципа на правна сигурност, тъй като, както отбелязва генералният адвокат в точка 224 от заключението си, това би довело до изключване на всеки метод за тълкуване на разпоредба с общо приложение, различен от буквалното тълкуване.
- 168 При това положение следва да се приеме, че член 19, параграф 1 от Регламент № 1177/2010 не нарушава общия принцип на правна сигурност, като препраща към понятието за цена на билета, без да го дефинира.
- 169 На четвърто място, запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 са в съответствие с членове 16 и 17 от Хартата, които гарантират съответно свободата на стопанската инициатива и правото на собственост на морските превозвачи.

- 170 В това отношение най-напред следва да се отбележи, че свободата на стопанската инициатива и правото на собственост не са абсолютни правомощия, а трябва да се разглеждат във връзка с тяхната социална функция (решение от 31 януари 2013 г., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, т. 60).
- 171 По-нататък, член 52, параграф 1 от Хартата допуска да бъдат направени ограничения на упражняването на правата, признати от нея, стига тези ограничения да бъдат предвидени в закон, да зачитат основното съдържание на същите права и свободи и ако при спазване на принципа на пропорционалност тези ограничения са необходими и действително отговарят на признати от Съюза цели от общ интерес или на необходимостта да се защитят правата и свободите на други хора.
- 172 Накрая, при конфликт между няколко защитени от правния ред на Съюза права тази преценка трябва да се извърши при спазване на необходимото съчетаване на изискванията, свързани със защитата на тези различни права и на подходящо равновесие между тях (решение от 31 януари 2013 г., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, т. 62).
- 173 В случая, макар запитващата юрисдикция да се позовава на членове 16 и 17, необходимо е също да се вземе предвид член 38 от нея, който подобно на член 169 ДФЕС е насочен към осигуряване в рамките на политиките на Съюза на високо равнище на защита на потребителите, включително на пътниците, ползващи морски транспорт. Всъщност, както беше напомнено в точка 51 от настоящото решение, защитата на тези пътници е сред основните цели на Регламент № 1177/2010.
- 174 Въз основа на точки 150—161 от настоящото решение, отнасящи се до принципа на пропорционалност, обаче следва да се приеме, че членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010 отговарят на изискването за съвместяване на съществуващите различни основни права и за постигане на подходящо равновесие между тях.
- 175 Ето защо посочените разпоредби не нарушават членове 16 и 17 от Хартата.
- 176 Предвид изложеното по-горе следва да се приеме, че при разглеждането на десетия въпрос не се установяват обстоятелства, които могат да засегнат валидността на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010.

### **По съдебните разноски**

- 177 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (четвърти състав) реши:

- 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 е приложим, когато превозвач отмени пътническа услуга, като спази предизвестие от няколко седмици преди първоначално планираното заминаване, тъй като доставката на плавателния съд, който е трябвало да извърши превоза, е забавена и не е било възможно той да бъде заменен с друг плавателен съд.
- 2) Член 18 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че когато пътническа услуга е отменена и няма алтернативна транспортна услуга по същата линия, превозвачът е длъжен да предложи на пътника, въз основа на предвиденото в тази разпоредба право на последния на пренасочване до крайното местоназначение при съпоставими условия и във възможно най-кратък срок, алтернативна транспортна услуга по маршрут, различен от този на отменената услуга, или услуга по морски превоз, съчетана с други видове превоз, като автомобилен или железопътен транспорт, и е длъжен да поеме евентуалните допълнителни разходи, направени от пътника в рамките на това пренасочване до крайното местоназначение.
- 3) Членове 18 и член 19 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкуват в смисъл, че когато превозвач отмени пътническа услуга, като спази предизвестие от няколко седмици преди първоначално планираното заминаване, пътникът има право на обезщетение по член 19 от този регламент, когато реши в съответствие с член 18 от посочения регламент да бъде пренасочен във възможно най-кратък срок или да отложи пътуването си за по-късна дата, и стигне до първоначално предвиденото крайно местоназначение със закъснение над праговете, определени в член 19 от същия регламент. За разлика от това, когато пътник реши да му бъде възстановена цената на билета, той няма такова право на обезщетение по този член.
- 4) Член 19 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че съдържащото се в този член понятие „цена на билета“ включва разходите за избраните от пътника допълнителни факултативни услуги, 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 за превоз на пътници, довела до отмяната на всички пътувания, които е трябвало да бъдат извършени с този плавателен съд в рамките на нова морска линия, не попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба.
- 6) Член 24 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че не задължава пътника, който иска да получи обезщетение на основание член 19 от този регламент, да подаде искането си под формата на жалба пред превозвача в срок от два месеца, считано от датата, на която транспортната услуга е била или е трябвало да бъде извършена.

- 7) Член 25 от Регламент № 1177/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че от компетентността на национален орган по прилагане на този регламент, определен от една държава членка, е не само пътническата услуга, извършена от пристанище, намиращо се на територията на тази държава членка, но и пътническата услуга, извършена от пристанище, намиращо се на територията на друга държава членка, в посока към пристанище, намиращо се на територията на първата държава членка, когато тази последна транспортна услуга се вписва в рамките на двупосочно пътуване, което е отменено изцяло.
- 8) При разглеждането на десетия въпрос не се установяват обстоятелства, които могат да засегнат валидността на членове 18 и 19 от Регламент № 1177/2010.

Подписи