

Дело C-570/19**Резюме на преюдициалното запитване съгласно член 98, параграф 1 от
Процедурния правилник на Съда****Дата на постъпване:**

26 юли 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

The High Court (Висш съд, Ирландия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

22 юли 2019 г.

Жалбоподател:

Irish Ferries Ltd

Отвeтник:

National Transport Authority (Национален орган по транспорта)

Предмет на спора по главното производство

Главното производство се отнася до задълженията на дружеството жалбоподател – Irish Ferries, спрямо пътниците на отменени превози между Дъблин, Ирландия, и Шербур, Франция (наричан по-нататък „Маршрутът“) през лятото на 2018 г. Причината за отмяната на превозите по Маршрута е закъснялата доставка на нов ферибот (наричан по-нататък „Плавателния съд“). Отвeтникът – National Transport Authority (Национален орган по транспорта, наричан по-нататък „NTA“), санкционира Irish Ferries за това, че не е предоставило подходящо обезщетение на засегнатите пътници, както се твърди, че изискват правото на Съюза и ирландското право. Irish Ferries оспорва тези санкции.

Предмет и правно основание на преюдициалното запитване

Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на членове 18, 19, 20, параграф 4, 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, наричан по-нататък „Регламентът“). Последният въпрос, който е отправен при условията на евентуалност, се отнася до валидността на Регламента.

Преюдициални въпроси

Въпрос 1. Прилага ли се Регламентът (и по-специално членове 18 и/или 19) 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 Регламента релевантни ли са някои (или всички) от следните обстоятелства:

- а) В крайна сметка доставката е забавена с 200 дни;
- б) Операторът на фериботната линия е трябвало да отмени цял сезон за превози;
- в) Не е можело да се намери подходящ алтернативен плавателен съд;
- г) Операторът на фериботната линия е пренасочил към други услуги по 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?

Въпрос 2. На този въпрос трябва да се отговори само ако член 18 е приложим. Възниква ли нов договор за превоз, когато даден пътник е пренасочен съгласно член 18, така че правото на обезщетение по член 19 следва да се определя съгласно този нов договор, а не съгласно първоначалния договор за превоз?

Въпрос 3, буква а). В случай че член 18 е приложим и ако услуга по превоз по вода бъде отменена и няма алтернативна услуга по този маршрут (т.е. няма пряка услуга между тези две пристанища), представлява ли „пренасочване до крайното местоназначение“ за целите на член 18 осигуряването на алтернативна услуга по 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 по 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“?

Въпрос 3, буква б). Ако по отменения маршрут няма алтернативна услуга по 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?

Въпрос 4, буква а). Може ли член 19 да се прилага, когато пътуването в действителност вече е било отменено поне седем седмици преди планираното заминаване? Ако член 19 е приложим, той прилага ли се, когато е бил приложен член 18 и пътникът е бил пренасочен без допълнителни разходи и/или средствата са му били възстановени и/или пътникът е избрал по-късна услуга по превоз по вода?

Въпрос 4, буква б). Ако член 19 се прилага, кое е „крайното местоназначение“ за целите на член 19.

Въпрос 5. Ако член 19 е приложим:

- а) Как се измерва продължителността на закъснението при такива обстоятелства?
- б) Как се изчислява цената по смисъла на член 19 при определяне на дължимия размер на обезщетение, и по-специално в него включват ли се разходите, свързани с допълнителни услуги (напр. каюти, клетки за превоз на домашни любимци и първокласни салони)?

Въпрос 6. Ако Регламентът се прилага, тогава обстоятелствата и съображенията, посочени в първия въпрос, представляват ли „извънредни обстоятелства, които не е можело да бъдат избегнати дори при вземане на всякакви разумни мерки“ по смисъла на член 20, параграф 4 от Регламента?

Въпрос 7. Член 24 налага ли като задължително условие за всеки пътник, който иска да получи обезщетение по член 19 от Регламента, 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?

Въпрос 8. Компетентността на националния компетентен орган, отговорен за прилагането на Регламента, ограничава ли се до превози по вода от пристанищата, посочени в член 25 от Регламента, или може да обхваща и

превоза по вода на връщане от пристанището на друга държава членка до държавата на националния компетентен орган?

Въпрос 9, буква 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 – членове 16, 17, 20 и/или 47 от Хартата и/или принципите на пропорционалност, правна сигурност и равно третиране?

Въпрос 9, буква б). Критерият за допусната явна грешка ли е критерият за необоснованост, който националният съд трябва да приложи?

Въпрос 10. Този въпрос ще възникне само в зависимост от отговорите на предходните въпроси. Валиден ли е Регламент (ЕО) № 1177/2010 с оглед на правото на Съюза, имайки предвид по-специално:

- а) Членове 16, 17 и 20 от Хартата?
- б) Фактът, че въздушните превозвачи нямат задължение за заплащане на обезщетение, ако информират пътника за отмяната минимум две седмици преди началото на полета по разписание (член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от Регламент (ЕО) № 261/2004)?
- в) Принципите на пропорционалност, правна сигурност и равно третиране?

Относитими разпоредби от правото на Съюза

Вниманието на Съда е насочено към Регламента, и по-специално към съображения 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 22 и членове 2, 18, 19, 20, 24 и 25 от него.

Освен това запитващата юрисдикция се позовава на 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).

В допълнение към многобройните разпоредби от Регламента Irish Ferries се позовава на членове 16, 17, 20 и 47 от Хартата на основните права на Европейския съюз (наричана по-нататък „Хартата“), както и на общите принципи на пропорционалност, правна сигурност и равно третиране.

Относими разпоредби от националното право

NTA приема оспорваното решение заедно с подкрепящите го Съобщения на основание член 4 от S.I. No. 394/2012 – European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 (S.I. № 394/2012 – Правила на Европейския съюз (Права на пътниците, пътуващи по море и по вътрешни водни пътища) от 2012 г., наричан по-нататък „Нормативният акт от 2012 г.“).

Съгласно член 4, параграф 1 от Нормативния акт от 2012 г., когато NTA по своя собствена инициатива или вследствие на подадена до нея жалба от пътник установи, че даден доставчик на услуги не спазва или нарушава Регламент № 1170/2010, NTA „връчва на доставчика съобщение, в което се посочва съответното неизпълнение на задължение или нарушение и се изисква доставчикът да предприеме посочените в съобщението мерки в посочения срок с оглед спазване на съобщението“.

По силата на член 4, параграф 3 от Нормативния акт от 2012 г. неспазването на връчените Съобщения представлява нарушение, което се наказва с: (i) глоба от клас А (т.е. 5 000 евро), наложена по бързата процедура; или (ii) глоба до 250 000 евро, наложена с наказателно постановление.

Кратко представяне на фактите и процедурата по главното производство

- 1 По силата на договор от 27 май 2016 г. с дружеството майка на Irish Ferries Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (наричано по-нататък „Корабостроителницата“) приема да построи пътнически ферибот от типа „ро-ро“ (т.е. Плавателният съд) и да го достави на 26 май 2018 г. или по-рано. След това Плавателният съд трябвало да отплава да Дъблин, за да започне да се използва за пътнически услуги.
- 2 Плавателният съд трябвало да обслужва Маршрута – нова услуга, която трябвало да започне и да се предлага през лятото на 2018 г. (наричано по-нататък „сезон 2018 г.“).
- 3 Irish Ferries планира да използва Плавателния съд по Маршрута през ден, редувайки го с друг плавателен съд, който то използвало по маршрута Рослеър—Шербур и по маршрута Рослеър—Роскоф, предлагайки по този начин ежедневна услуга по превоз между Ирландия и Франция, макар и от/до различни ирландски пристанища. В контекста на тази услуга летовниците (по-голямата част от засегнатите пътници) обикновено правели резервации няколко месеца предварително. На 27 октомври 2017 г. Irish Ferries започва да приема резервации за Плавателния съд за сезон 2018 г.
- 4 В отговор на искане от страна на Irish Ferries на 1 ноември 2017 г. Корабостроителницата потвърждава, че планираната дата за доставка на

Плавателният съд е 22 юни 2018 г. Irish Ferries преценява, че при тази доставка ще има достатъчно време за първото плаване на 12 юли 2018 г. Сроктът от 20 дни между доставката и въвеждането в експлоатация бил в съответствие с или по-дълъг от предходни срокове за въвеждане в експлоатация на други кораби.

- 5 На 18 април 2018 г. Корабостроителницата уведомява Irish Ferries, че Плавателният съд ще бъде доставен не по-рано от 13 юли 2018 г. Корабостроителницата обяснява, че това закъснение е породено от работата по облицоване на помещенията за настаняване, която Корабостроителницата възложила на трети страни подизпълнители. Корабостроителницата също така посочила, че има вероятност доставката да се забави още повече.
- 6 Всички други плавателни съдове на Irish Ferries били заети с хиляди предварителни резервации: Не било възможно друг плавателен съд да се пренасочи по Маршрута, без да се разместят хиляди други пътници. Irish Ferries незабавно опитва да наеме алтернативен плавателен съд, но водещ международен брокер на кораби заявява, че няма налични други подходящи кораби.
- 7 На 20 април 2018 г. Irish Ferries съобщава, че отменя превозите по вода от 12 юли 2018 г. до 29 юли 2018 г. (наричано по-нататък „Първата отмяна“).
- 8 Irish Ferries предприема действия, за да се погрижи за пътниците, като по-специално:
 - а) се свързало с всички пътници, давайки им дванадесет-седмично предизвестие за отмяната;
 - б) осигурило центровете си за телефонни обаждания да работят с по-дълго [работно време] с допълнителен персонал;
 - в) предложило на всички пътници
 - i. незабавно, безусловно възстановяване на средствата в пълен размер (наричано по-нататък „Предложението за възстановяване на средства“) или
 - ii. възможност за нова резервация на алтернативни услуги по превоз по вода (наричана по-нататък „Алтернативните превози“) по техен избор.

Тъй като нямало друга идентична услуга по Маршрута, Irish Ferries предоставило няколко услуги с различни пристанища на заминаване и пристигане директно между Ирландия и Франция на различни дати на различен плавателен съд или по не директен маршрут чрез „комбиниран превоз по земя и вода“. Irish Ferries не предложило „комбиниран превоз по земя и вода“ като

възможност за всички пътници, но осигурило съдействие на тези, които желали да пътуват по този начин. Пътниците, които били пренасочвани, получавали ваучер на стойност 150 евро за пътуване по линията Ирландия-Франция през 2019 г. ; и

- г) Irish Ferries съдействало на пътници с цел свеждане до минимум на смущенията.
- 9 NTA не приема, че пътниците са имали избора, предложен от Irish Ferries.
- 10 В случаите, когато засегнатите пътници били пренасочени към и от Рослеър (вместо Дъблин) и/или към и от Роскоф (вместо Шербур), Irish Ferries не предложило да възстанови допълнителните разходи, направени от тези пътници (наричани по-нататък „Допълнителните разходи“). Irish Ferries оспорва това, като посочва, че не всички пътници били направили такива разходи, имайки предвид, че някои пътници се намирали по-близо до Рослеър и почивката им била по-близо до Роскоф, отколкото до Шербур.
- 11 На 9 май 2018 г. NTA разследва обстоятелствата около Първата отмяна, искайки от Irish Ferries да обясни защо те са определени за извънредни обстоятелства и защо са били извън неговия контрол. Irish Ferries представя подробно писмено становище пред NTA.
- 12 На 1 юни 2018 г. NTA изпраща писмо до Irish Ferries с искане за информация относно спазването на член 18 от Регламента от страна на Irish Ferries. На 8 юни 2018 г. Irish Ferries отговаря и последва размяна на кореспонденция между страните.
- 13 На 11 юни 2018 г. Корабостроителницата уведомява Irish Ferries, че доставката на Плавателния съд ще се забави допълнително и ще бъде извършена на неопределена дата през септември. Това кара Irish Ferries да отмени всички курсове за превоз по вода, насрочени по разписание за дата след 30 юли 2018 г. (наричано по-нататък „Втората отмяна“). В крайна сметка Плавателният съд е доставен едва на 12 декември 2018 г., т.е. с около 200 дни закъснение.
- 14 Втората отмяна също се дължала на закъснения, причинени от подизпълнител на Корабостроителницата, който не бил свързан с Irish Ferries и за когото Irish Ferries твърди, че бил извън неговия контрол. Irish Ferries незабавно се опитало да наеме алтернативен плавателен съд, който да може да обслужва Маршрута, но нямало налични такива съдове. Вследствие на това то отменя целия сезон на 2018 г., което засяга над 20 000 пътници.
- 15 Irish Ferries предприема действия, за да се погрижи за засегнатите пътници, като например:
- а) обявило Втората отмяна веднага щом било потвърдено, че не е възможно да се наеме алтернативен плавателен съд;

- б) улеснило осъществяването на връзка с всички пътници;
 - в) удължило работното време на централите за телефонни обаждания и наело допълнителен персонал;
 - г) уведимило пътниците с поне седем-седмично предизвестие, като голяма част от пътниците получили предизвестие до 12 седмици предварително;
 - д) предоставило на пътниците възможност да отменят и получат Предложението за възстановяване на средства;
 - е) предоставило на пътниците възможност да пътуват по вода по алтернативни маршрути до Франция (без възстановяване на Допълнителните разходи, ако има такива);
 - ж) пренасочило пътници чрез „комбиниран превоз по земя и вода“ през Британия (като разходите за гориво за преминаване на Британия се възстановяват на пътника); и
 - з) предоставило на пътниците ваучер на стойност 150 евро за пътуване по вода с предоставяните от Irish Ferries услуги по маршрута Ирландия-Франция през 2019 г.
- 16 Всъщност 82 % от пътниците избрали Алтернативни превози с Irish Ferries или други превозвачи, докато 3 % избрали „комбиниран превоз по земя и вода“, а останалите 15 % приели възстановяване на средствата в пълен размер.
- 17 За пътниците, които се възползвали от Алтернативните превози: а) всички дължими допълнителни цени за билети не били начислявани на пътниците, а били платени от Irish Ferries; и б) всяка разлика в „разходите на борда“ била възстановена от Irish Ferries. За пътниците, които се възползвали от комбиниран превоз по земя и вода, Irish Ferries възстановило на пътниците разходите им за гориво за пресичане на Британия.
- 18 С решение от 19 октомври 2018 г. NTA приема, че Irish Ferries не е изпълнило задълженията си по членове 18 и 19 от Регламента. С оглед на това на 22 октомври 2018 г. NTA връчва на Irish Ferries съобщение във връзка с член 18 и съобщение във връзка с член 19 (наричани по-нататък заедно „Съобщенията“) съгласно член 4, параграф 1 от Нормативния акт от 2012 г.
- 19 С решение от 25 януари 2019 г. (наричано по-нататък „оспорваното Решение“) NTA потвърждава и двете Съобщения. В Съобщението във връзка с член 18 се изисква от Irish Ferries да възстанови Допълнителните разходи на пътниците, които поради Първата отмяна или Втората отмяна е трябвало да пътуват до или от Рослеър (вместо Дъблин) и/или до и от

Роскоф (вместо Шербур). В Съобщението във връзка с член 19 се изисква от Irish Ferries да изплати обезщетение на засегнатите пътници, които са поискали обезщетение от Irish Ferries за пристигането със закъснение до крайното местоназначение, посочено в договора за превоз, когато това закъснение отговаря на условията, посочени в член 19, параграф 1, буква а) — буква г) от Регламента.

Основни доводи на страните в главното производство

- 20 **Irish Ferries** твърди, че Регламентът не се прилагал към обстоятелствата, произтичащи както от Първата отмяна, така и от Втората отмяна, тъй като пътниците били информирани предварително за тези отменени пътувания с предизвестия от по няколко седмици и тъй като липсата на плавателен съд била вследствие на извънредни обстоятелства извън неговия контрол по смисъла на член 20, параграф 4 от Регламента. В това отношение то се позовава на съдебната практика по тълкуване на Регламент № 261/2004.
- 21 Ако се приеме, че Регламентът е приложим, **Irish Ferries** твърди, че членове 18 и 19 от Регламента не се прилагали едновременно. То поддържа, че последната разпоредба, отнасяща се до закъснения при „пристигането“, не можела да се приложи, когато е отменено заминаването. Пътниците, чиито средства били възстановени по силата на член 18, също не могли да се възползват от член 19.
- 22 Освен това **Irish Ferries** счита, че все пак е спазило член 18, тъй като е предложило на пътниците избор между пренасочване или възстановяване на стойността на билета. Според него предлагането на комбиниран превоз по земя и вода заедно със заплащането на допълнителните разходи за гориво представлявало пренасочване при съпоставими условия.
- 23 По отношение на член 19 **Irish Ferries** твърди, че пътниците, които приели предоставената възможност за пренасочване, не били „пристигнали със закъснение до крайното местоназначение“, посочено в техния нов „договор за превоз“.
- 24 То поддържа също, че НТА е нарушила член 25, параграф 1 от Регламента, тъй като оспорваното Решение и Съобщенията били приети при превишаване на компетентността. То твърди и, че тя не е приложила член 24 от посочения Регламент по пропорционален начин, за да ограничи действието на Решението и Съобщенията само до тези пътници, които са подали жалба в рамките на предвидения двумесечен срок. Всъщност НТА нарушила Хартата и по-специално членове 16 и 17, тъй като не допуснала **Irish Ferries** да прекрати договорите за превоз, дори в съответствие с техните условия, без да носи отговорност съгласно Регламента.
- 25 **Irish Ferries** изтъква, че поради това оспорваното Решение и Съобщенията били опорочени от явна грешка, както и от липса на мотиви по смисъла на

член 47 от Хартата. При условията на евентуалност, ако се приеме, че NTA е приложила правилно Регламента, Irish Ferries счита, че Регламентът бил невалиден поради нарушение на Хартата, принципа на правна сигурност и принципа на пропорционалност, тъй като налагал обременяващи задължения на превозвачите при липсата на ясно правно основание и без да определя ключови понятия като „цената на билета“ в член 19, параграф 1. Това представлявало дискриминация между операторите на фериботни линии и въздушните превозвачи.

- 26 Становището на NTA е, че Регламентът се прилагал както за Първата отмяна, така и за Втората отмяна. Членове 18 и 19 могли да се прилагат кумулативно и едновременно по отношение на един и същ пътник и това не водело до двойно наказание за превозвача. Това прилагане било в съответствие с целта на Регламента. Тя потвърждавала валидността и пропорционалния характер на Регламента, както и валидността на оспорваното Решение.
- 27 Според NTA услугите по превоз по вода с Плавателния съд били отменени, така че член 18 се прилагал. Той нямало да се прилага, ако били изпълнени изискванията на член 20, параграф 1, което в случая не било така. Фактът, че е било дадено предизвестие и че пътниците не са били нито на път, нито в транзит, било без значение за прилагането на членове 18 и 19. Нищо в текста на тези разпоредби или в целите на Регламента не предполагало обратното. Освен това член 19 се прилагал за закъснения, причинени от отменени превози (както се вижда от формулировката на съображение 19 и на член 20, параграф 4).
- 28 Според NTA член 2 от Регламента се прилагал към разглеждания в главното производство случай, тъй като пристанищата за качване (Дъблин и Шербур) се намирили на територията на държава членка по смисъла на тази разпоредба. Според нея не можело да се подкрепи твърдението, че Регламентът не се прилага, ако корабът не е бил на разположение за предоставяне на пътнически услуги.
- 29 NTA счита, че използваното в член 19, параграф 1 понятие „договор за превоз“ се отнасяло до „договора за превоз“, сключен между пътника и превозвача. Не можело да се приеме, че когато пътникът се съгласи да бъде пренасочен или да му бъдат възстановени средствата съгласно член 18, параграф 1, се сключвал нов договор между пътника и превозвача по начина, посочен от Irish Ferries.
- 30 Според NTA предложенията, отправени от Irish Ferries до засегнатите пътници, не изпълнявали задълженията му, които произтичат от член 18 от Регламента. Предложеното пренасочване не било до крайното местоназначение в съответствие с член 18, параграф 1 и много от засегнатите пътници не получили възстановяване на допълнителните си разходи. NTA счита, че понятието „крайно местоназначение“ се отнасяло до

посоченото в договора за превоз местоназначение, а не до крайното местоназначение на пътника. Освен това фактът, че някои пътници, засегнати от Първата отмяна, получили съдействие за ползване на комбиниран превоз по земя и вода и че такъв е бил предложен като една от възможностите за пътниците, засегнати от Втората отмяна, не означавало, че Irish Ferries е спазило член 18.

- 31 NTA счита, че Irish Ferries не е успяло да докаже наличието на „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 20, параграф 4, тъй като закъснението на доставката на плавателен съд било присъщо на нормалното упражняване на неговите дейности. Продължителността на това забавяне било без значение за това.
- 32 Освен това NTA поддържа, че пътниците имали право да подадат жалба по член 25, параграф 1 до „всеки компетентен орган, определен от държава членка“. Тя разглежда член 24 като самостоятелна разпоредба относно жалбите. Следователно за пътниците, които искат обезщетение, не се прилагал предвиденият двумесечен срок. Тя отрича наличието на нарушение на принципите на правото на Съюза и счита, че условията на Решението били ясно мотивирани, тъй като били изведени от Съобщенията и подкрепящите ги документи. По-специално значението на понятието „цена на билета“ било очевидно в контекста на текста на член 19, параграф 3.

Кратко представяне на мотивите за преюдициалното запитване

- 33 Запитващата юрисдикция поддържа, че Регламентът е от съществено значение за разрешаването на спора по главното производство: Страните имат установени спорове относно тълкуването и прилагането на Регламента, по които не съществува релевантна съдебна практика. Въпросите в това производство са нови и отговорите са неясни.