

Cauza C-570/19**Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție****Data depunerii:**

26 iulie 2019

Instanța de trimitere:

High Court (Irlanda)

Data deciziei de trimitere:

22 iulie 2019

Reclamantă:

Irish Ferries Ltd

Pârâtă:

National Transport Authority

Obiectul procedurii principale

Procedura principală se referă la obligațiile societății reclamante, Irish Ferries, față de pasagerii în ceea ce privește serviciile anulate între Dublin, Irlanda și Cherbourg, Franța (denumită în continuare „ruta”) în vara anului 2018. Motivul anulării serviciilor pe rută a fost livrarea cu întârziere a unui nou feribot (denumit în continuare „nava”). Pârâta, National Transport Authority (Autoritatea națională de transport, denumită în continuare „NTA”) a sancționat Irish Ferries pentru neacordarea unei despăgubiri adecvate pasagerilor afectați, astfel cum se pretinde că se impune în temeiul dreptului Uniunii și al dreptului irlandez. Irish Ferries contestă aceste sancțiuni.

Obiectul și temeiul legal al întrebării preliminare

Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolelor 18, 19, 20 alineatul (4), 24 și 25 din Regulamentul (UE) nr. 1177/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare și de modificare a

Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 (JO 2010, L 334, p. 1, denumit în continuare „regulamentul”). O întrebare finală, adresată cu titlu subsidiar, se referă la validitatea regulamentului.

Întrebările preliminare

Întrebarea 1. Regulamentul (în special articolele 18 și/sau 19) se aplică în cazul în care pasagerii au făcut rezervări anticipate și au încheiat contracte de transport și în cazul în care serviciile de transport de pasageri sunt anulate cu un preaviz de cel puțin șapte săptămâni înainte de plecarea programată din cauza întârzierii în livrarea către operatorul de transport cu feribotul a unei nave noi? În această privință, sunt relevante pentru aplicabilitatea regulamentului oricare dintre următoarele aspecte (sau toate acestea):

- a. livrarea a fost, în cele din urmă, întârziată cu 200 de zile;
- b. operatorul de transport cu feribotul a trebuit să anuleze un sezon complet de călătorii;
- c. nu s-a putut obține nicio altă navă adecvată;
- d. pentru peste 20 000 de pasageri au fost făcute noi rezervări de către operatorul de transport cu feribotul pentru diferite călătorii sau costul билетelor le-a fost rambursat;
- e. călătoriile erau operate pe o nouă rută deschisă de operatorul de transport cu feribotul, cu precizarea că nu exista niciun serviciu alternativ similar pe ruta respectivă?

Întrebarea 2. Este necesar să se răspundă la această întrebare numai în cazul în care articolul 18 este susceptibil să se aplice. În cazul în care un călător este redirecționat în conformitate cu articolul 18, se încheie un nou contract de transport, astfel încât dreptul la despăgubiri prevăzut la articolul 19 urmează să fie stabilit în conformitate cu respectivul contract nou, mai degrabă decât cu contractul de transport inițial?

Întrebarea 3a. În cazul în care articolul 18 este aplicabil, atunci când o călătorie este anulată și nu exista niciun serviciu alternativ care să opereze pe ruta respectivă (și anume, niciun serviciu direct între cele două porturi), oferirea unei alternative de călătorie pe orice altă rută sau rute disponibile și aleasă sau alese de către pasager, inclusiv pe punte terestră [landbridge] (de exemplu, deplasarea de pe teritoriul Irlandei către Regatul Unit cu feribotul, iar apoi cu o mașină, costul combustibilului fiind rambursat pasagerului de către operatorul de transport cu feribotul, către un port din Regatul Unit de unde există o legătură către Franța, călătorind de acolo către Franța, pasagerul alegând fiecare dintre călătorii) echivalează cu „redirecționarea către destinația finală” în sensul articolului 18? }n

caz contrar, ce criterii trebuie utilizate pentru a stabili dacă o redirectionare are loc „în condiții de transport comparabile”?

Întrebarea 3b. În cazul în care nu există o alternativă de călătorie pe ruta anulată, astfel încât pasagerul afectat nu poate beneficia de o călătorie directă de la portul inițial de îmbarcare până la destinația finală, astfel cum este prevăzut în contractul de transport, transportatorul este obligat să plătească toate costurile suplimentare suportate de un pasager redirectionat pentru a se deplasa către și dinspre noul port de îmbarcare și/sau către și dinspre noul port de destinație?

Întrebarea 4a. Articolul 19 se poate aplica atunci când călătoria a fost deja efectiv anulată cu cel puțin șapte săptămâni înainte de plecarea programată? În cazul în care se aplică articolul 19, acest articol se aplică și în cazul în care s-a aplicat articolul 18, iar pasagerul a fost redirectionat fără costuri suplimentare și/sau a beneficiat de rambursare și/sau a ales o călătorie ulterioară?

Întrebarea 4b. În cazul în care se aplică articolul 19, care este „destinația finală” în sensul articolului 19.

Întrebarea 5. În cazul în care articolul 19 poate să se aplice:

- a. Cum se măsoară perioada de întârziere în astfel de circumstanțe?
- b. Cum se calculează prețul în sensul articolului 19 atunci când se stabilește nivelul despăgubirii care trebuie plătite și, în special, include costurile care se raportează la suplimente (de exemplu, cabine, cuști pentru câini și saloane premium)?

Întrebarea 6. În cazul în care regulamentul se aplică, circumstanțele și considerațiile evidențiate în cadrul primei întrebări sunt considerate „circumstanțe extraordinare [...] care nu ar fi putut fi evitate chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile” în sensul articolului 20 alineatul (4) din regulament?

Întrebarea 7. Articolul 24 are efectul de a impune oricărui pasager care dorește să beneficieze de o despăgubire în temeiul articolului 19 din regulament obligația absolută de a depune o plângere în termen de două luni de la data la care a fost prestat sau ar fi trebuit să fie prestat serviciul?

Întrebarea 8. Jurisdicția organismului național competent responsabil cu aplicarea regulamentului este limitată la călătoriile care implică porturile menționate la articolul 25 din regulament sau se poate extinde și asupra călătoriei de întoarcere din portul unui alt stat membru în statul organismului național competent?

Întrebarea 9a. Care sunt principiile și normele de drept al Uniunii pe care instanța de trimitere ar trebui să le aplice în aprecierea validității deciziei și/sau a notificărilor transmise de organismul național de aplicare a legii în raport cu

articolele 16, 17, 20 și/sau 47 din cartă și/sau principiile proporționalității, securității juridice și egalității de tratament?

Întrebarea 9b. Testul privind caracterul nerezonabil care ar trebui aplicat de instanța națională este cel al erorii vădite?

Întrebarea 10. Această întrebare va prezenta relevanță numai în funcție de răspunsurile la întrebările anterioare. Regulamentul (CE) nr. 1177/2010 este valid din punctul de vedere al dreptului Uniunii, având în vedere în special:

- a. Articolele 16, 17 și 20 din cartă?
- b. Faptul că operatorii de transport aerian nu au nicio obligație de a plăti despăgubiri în cazul în care informează pasagerii cu privire la anulare cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută [articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul 261/2004]?
- c. Principiile proporționalității, securității juridice și egalității de tratament?

Dispozițiile de drept al Uniunii invocate

Se atrage atenția Curții de Justiție asupra regulamentului și, în special, asupra considerentelor (1), (2), (3), (12), (13), (14), (15), (17), (19), (22) ale regulamentului și a articolelor 2, 18, 19, 20, 24 și 25 din regulament.

În continuare, instanța de trimitere face trimitere la Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).

Pe lângă numeroase dispoziții din regulament, Irish Ferries invocă articolele 16, 17, 20 și 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (denumită în continuare „carta”), precum și principiile generale ale proporționalității, securității juridice și egalității de tratament.

Dispozițiile de drept național invocate

NTA a adoptat decizia în litigiu, împreună cu notificările care au stat la baza acesteia, în temeiul articolului 4 din S.I. No. 394/2012 – European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 [Regulamentul privind Uniunea Europeană (drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare) (SI nr. 394/2012)] (denumit în continuare „Instrumentul legislativ din 2012”).

În conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Instrumentul legislativ din 2012, NTA, fie din proprie inițiativă, fie ca urmare a unei plângeri adresate de un pasager, fiind de opinie că un prestator nu respectă sau încalcă Regulamentul nr. 1170/2010 „se asigură de transmiterea unei notificări prestatorului în legătură cu neîndeplinirea sau nerespectarea obligațiilor în cauză și solicită prestatorului luarea măsurilor indicate în notificare, în termenul stabilit, pentru a se conforma notificării.”

Nerespectarea notificărilor comunicate constituie, în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Instrumentul legislativ din 2012, o infracțiune care conduce la atragerea răspunderii: (i) în cazul condamnării potrivit procedurii simplificate, la o amendă de clasă A (și anume, 5 000 de euro); sau (ii) în cazul unei condamnări pe baza unui act de acuzare, la o amendă de până la 250 000 de euro.

Prezentare succintă a situației de fapt și a procedurii principale

- 1 Printr-un contract din data de 27 mai 2016, Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (denumită în continuare „șantierul naval”) a convenit cu societatea-mamă a Irish Ferries asupra construirii un feribot de pasageri de tip ro-ro (și anume, nava) care urma a fi livrat la data de 26 mai 2018 sau înainte de această dată. Ulterior, nava urma să plece către Dublin pentru a intra în exploatare.
- 2 Nava urma să fie utilizată pentru a opera pe rută, respectiv un nou serviciu care urma fie oferit începând cu vara anului 2018, pe toată durata acesteia (denumită în continuare „sezonul 2018”).
- 3 Irish Ferries intenționa să exploateze nava pe rută în zile alternative cu o altă navă, pe care o exploatează pe ruta Rosslare-Cherbourg și pe ruta Rosslare-Roscoff, oferind astfel un serviciu zilnic între Irlanda și Franța, deși din/către porturi irlandeze diferite. În contextul acestui serviciu, turiștii (majoritatea covârșitoare a pasagerilor în cauză) tind să facă rezervări cu luni în avans. La 27 octombrie 2017, Irish Ferries a început să efectueze rezervări pe navă pentru sezonul 2018.
- 4 La 1 noiembrie 2017, la solicitarea Irish Ferries, șantierul naval a confirmat data programată de livrare a navei ca fiind 22 iunie 2018. Irish Ferries a considerat că această livrare ar oferi timp suficient pentru prima călătorie programată pentru 12 iulie 2018. Termenul de 20 de zile dintre livrare și intrarea în exploatare era în concordanță sau chiar mai mare decât perioadele de pregătire anterioare pentru alte nave.
- 5 La 18 aprilie 2018, șantierul naval a informat Irish Ferries că nava nu va fi livrată mai devreme de 13 iulie 2018 sau până în jurul acestei date. Șantierul naval a explicat că această întârziere se datora faptului că lucrările erau efectuate de către o parte terță specializată în amenajări care fusese subcontractată de șantierul naval. Șantierul naval a menționat, de asemenea, posibilitatea ca livrarea să aibă loc mai târziu.

- 6 Toate celelalte nave ale Irish Ferries erau mobilizate, cu mii de rezervări făcute cu mult timp înainte: nu era fezabilă redirectionarea niciunei alte nave pentru a opera ruta fără a disloca mii de alți pasageri. Irish Ferries a încercat imediat să navlosească o altă navă, însă un agent maritim de renume la nivel internațional a afirmat că nu erau disponibile nave adecvate.
- 7 La 20 aprilie 2018, Irish Ferries a anunțat că urma să anuleze călătoriile programate pentru perioada 12 iulie 2018-29 iulie 2018 (denumită în continuare „prima anulare”).
- 8 Irish Ferries a acționat pentru a veni în întâmpinarea pasagerilor, în special:
- a. luând legătura cu toți pasagerii și notificându-i cu privire la anulare cu douăsprezece săptămâni înainte;
 - b. prelungind programul centrelor de apel și suplimentând personalul;
 - c. oferind tuturor pasagerilor
 - i. o rambursare integrală, imediată și necondiționată (și anume, o „ofertă de rambursare”) sau
 - ii. posibilitatea de a face o nouă rezervare pentru alte călătorii (denumite în continuare „călătorii alternative”) la alegere.

Întrucât nu exista niciun alt serviciu identic pe rută, Irish Ferries a pus la dispoziție o serie de servicii care vizau diferite porturi de plecare și sosire directă între Irlanda și Franța, la date diferite, pe o altă navă sau indirect, pe punte terestră [landbridge]. Irish Ferries nu a oferit tuturor pasagerilor opțiunea utilizării punților terestre [landbridge], dar a acordat facilități celor care doreau să călătorească astfel. Pasagerii care au fost redirectionați au primit un cupon valoric de 150 de euro pentru a fi utilizat în cadrul serviciului Irlanda-Franța în 2019; și
 - d. Irish Ferries a colaborat cu pasagerii pentru a reduce la minimum perturbarea.
- 9 NTA nu este de acord cu susținerea că pasagerii au avut opțiunea sugerată de Irish Ferries.
- 10 În cazul în care pasagerii au fost redirectionați către sau dinspre Rosslare (în loc de Dublin) și/sau către și dinspre Roscoff (în loc de Cherbourg), Irish Ferries nu s-a oferit să ramburseze costurile suplimentare suportate de acești pasageri (denumite în continuare „costuri suplimentare”). Irish Ferries contestă acest lucru afirmând că nu toți pasagerii au suportat astfel de costuri, având în vedere că anumiți pasageri locuiau mai aproape de Rosslare și își petreceau vacanța mai aproape de Roscoff decât de Cherbourg.

- 11 La 9 mai 2018, NTA a solicitat lămuriri cu privire la circumstanțele în care a fost efectuată prima anulare, solicitând Irish Ferries să explice de ce acestea au constituit circumstanțe excepționale și motivul pentru care acestea au fost independente de voința sa. Irish Ferries a dat lămuriri detaliate NTA.
- 12 La 1 iunie 2018, NTA a adresat o scrisoare Irish Ferries prin care solicita informații cu privire la respectarea de către Irish Ferries a articolului 18 din regulament. La 8 iunie 2018, Irish Ferries a răspuns și a urmat un schimb de corespondență.
- 13 La 11 iunie 2018, șantierul naval a informat Irish Ferries cu privire la faptul că livrarea navei va fi din nou amânată până la o dată nedeterminată din luna septembrie. Din acest motiv, Irish Ferries a luat decizia să anuleze toate călătoriile programate după 30 iulie 2018 (denumită în continuare „a doua anulare”). În cele din urmă, nava nu a fost livrată până la 12 decembrie 2018, întârzierea fiind de aproximativ 200 de zile.
- 14 A doua anulare a intervenit, de asemenea, din cauza întârzierilor înregistrate de un subcontractant al șantierului naval care nu avea legătură cu Irish Ferries, situație care, potrivit Irish Ferries, era dincolo de controlul său. Irish Ferries a încercat imediat să navlosească o altă navă adecvată pentru exploatarea rutei, dar niciuna nu era disponibilă. În consecință, aceasta a anulat întregul sezon 2018, ceea ce a afectat peste 20 000 de pasageri.
- 15 Irish Ferries a acționat pentru a veni în întâmpinarea pasagerilor afectați, de exemplu, prin:
 - a. anunțarea celei de a doua anulări de îndată ce i s-a confirmat că nu era posibilă navlosirea unei alte nave;
 - b. facilitarea contactului cu toți pasagerii;
 - c. prelungirea timpului de lucru al centrelor de apel și mobilizarea unui număr mai mare de angajați;
 - d. transmiterea unei notificări prealabile de cel puțin 7 săptămâni pasagerilor, un număr mare de pasageri primind o astfel de notificare cu până la 12 săptămâni în avans;
 - e. oferirea posibilității ca pasagerii să anuleze rezervarea și să beneficieze de oferta de rambursare;
 - f. oferirea posibilității ca pasagerii să călătorească pe rute alternative în Franța (fără rambursarea costurilor suplimentare în cazul în care existau astfel de costuri);

- g. redirecționarea pe punte terestră [landbridge] prin Marea Britanie (costul combustibilului pentru traversarea Marii Britanii fiind rambursat pasagerului); și
 - h. un cupon valoric de 150 de euro urma a fi oferit pasagerilor pentru a fi utilizat în ceea ce privește călătoriile pe ruta Irlanda-Franța cuprinse în serviciile Irish Ferries pentru anul 2019.
- 16 În realitate, 82 % dintre pasageri au ales călătoriile alternative cu Irish Ferries sau alți transportatori, în timp ce 3 % au optat pentru puntea terestră [landbridge], iar diferența de 15 % au acceptat o rambursare integrală.
- 17 Pentru acei pasageri care au optat pentru călătorii alternative: (a) orice tarife suplimentare rezultate nu au fost facturate pasagerilor, ci au fost plătite de Irish Ferries; și (b) orice diferență în ceea ce privește „cheltuielile de la bord” a fost rambursată de Irish Ferries. În ceea ce îi privește pe pasagerii care au optat pentru puntea terestră [landbridge], Irish Ferries le-a rambursat costul combustibilului necesar pentru traversarea Marii Britanii.
- 18 Prin decizia din 19 octombrie 2018, NTA a concluzionat că Irish Ferries nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 18 și 19 din regulament. În consecință, la 22 octombrie 2018, NTA a transmis Irish Ferries o notificare în temeiul articolului 18 și o notificare în temeiul articolului 19 (denumite în continuare, împreună, „notificările”) în temeiul articolului 4 alineatul (1) din Instrumentul legislativ din 2012.
- 19 Prin decizia din 25 ianuarie 2019 (denumită în continuare „decizia în litigiu”), NTA a confirmat ambele notificări. Prin notificarea transmisă în temeiul articolului 18 se solicita ca Irish Ferries să ramburseze costurile suplimentare pasagerilor care, din cauza primei sau a celei de a doua anulări, au fost obligați să se deplaseze către și dinspre Rosslare (în loc de Dublin) și/sau dinspre Roscoff (în loc de Cherbourg). Prin notificarea transmisă în temeiul articolului 19 se solicita ca Irish Ferries să plătească despăgubiri pasagerilor afectați care au solicitat acordarea de despăgubiri din partea Irish Ferries pentru întârzierea cu care au sosit la destinația finală, astfel cum prevede contractul de transport, în cazul în care o astfel de întârziere se încadrează în criteriile stabilite la articolul 19 alineatul (1) literele (a)-(d) din regulament.

Principalele argumente ale părților din procedura principală

- 20 **Irish Ferries** susține că regulamentul nu se aplică circumstanțelor care decurg fie din prima, fie din cea de a doua anulare deoarece pasagerii au fost informați cu săptămâni înainte cu privire la aceste anulări, iar lipsa disponibilității unei nave a fost rezultatul unor circumstanțe extraordinare aflate în afara controlului său, în sensul articolului 20 alineatul (4) din regulament. Aceasta se întemeiază, în această privință, pe jurisprudența privind interpretarea Regulamentului nr. 261/2004.

- 21 În cazul în care regulamentul ar fi aplicabil, Irish Ferries susține că articolele 18 și 19 din regulament nu se aplică în mod simultan. Aceasta susține că această din urmă dispoziție, referitoare la întârzierile la „sosire”, nu se poate aplica în cazul în care plecarea a fost anulată. De asemenea, pasagerii care au beneficiat de rambursare în temeiul articolului 18 nu pot beneficia, de asemenea, de dispozițiile articolului 19.
- 22 Mai mult, Irish Ferries susține că a respectat, în orice caz, articolul 18, deoarece a oferit pasagerilor posibilitatea de a alege între redirectionare și rambursarea costului biletului. În opinia sa, puntea terestră [landbridge], cu plata costurilor suplimentare pentru combustibil, cuprinde redirectionarea în condiții comparabile.
- 23 În ceea ce privește articolul 19, Irish Ferries susține că pasagerii care au acceptat opțiunea de redirectionare nu au înregistrat întârzieri în ceea ce privește „sosirea la destinația finală”, astfel cum se prevede în noul lor „contract de transport”.
- 24 Aceasta susține, de asemenea, că NTA a acționat contrar articolului 25 alineatul (1) din regulament, astfel încât decizia și notificările în litigiu au fost adoptate cu depășirea competenței sale. Se susține, de asemenea, că NTA nu a aplicat nici articolul 24 din acest regulament în mod proporțional, pentru a limita efectul deciziei și al notificărilor la pasagerii care au depus o plângere în termenul stabilit de două luni. În fapt, NTA a încălcat cartă, în special articolele 16 și 17, în măsura în care a interzis Irish Ferries să anuleze orice contract de transport de pasageri, chiar în conformitate cu dispozițiile acestuia, fără a îi fi angajată răspunderea în temeiul regulamentului.
- 25 Irish Ferries susține că decizia și notificările în litigiu sunt, în consecință, afectate de o eroare vădită, precum și de un viciu de motivare adecvată în sensul articolului 47 din cartă. Cu titlu subsidiar, în cazul în care NTA a aplicat în mod corect regulamentul, Irish Ferries susține că regulamentul este lipsit de validitate din cauza încălcării cartei, a principiului securității juridice și a principiului proporționalității, deoarece impune operatorilor de transport obligații împovărătoare în lipsa unui temei juridic clar și fără a defini concepte cheie precum „prețul biletului” la articolul 19 alineatul (1). Aceasta constituie o discriminare între operatorii de transport cu feribotul și operatorii de transport aerian.
- 26 Poziția NTA este că regulamentul se aplică primei și celei de a doua anulări. Articolele 18 și 19 se pot aplica împreună și simultan aceluiași pasager, ceea ce nu conduce la o dublă penalizare pentru transportator. O astfel de aplicare este în concordanță cu scopul regulamentului. Ea susține valabilitatea și proporționalitatea regulamentului, precum și valabilitatea deciziei în litigiu.
- 27 În opinia NTA, călătoriile pe navă au fost anulate, astfel că se aplică articolul 18. Situația ar fi diferită în cazul în care ar fi îndeplinite cerințele de la articolul 20 alineatul (1), ceea ce nu este cazul în speță. Faptul că a fost transmisă o notificare prealabilă și că pasagerii nu erau nici pe traseu, nici în tranzit nu are consecințe

asupra aplicării articolelor 18 și 19. Nici modul de redactare a acestor dispoziții și nici obiectivele regulamentului nu sugerează contrariul. În plus, articolul 19 se aplică întârzierilor cauzate de anulări [după cum reiese din considerentul (19) și din articolul 20 alineatul (4)].

- 28 NTA consideră că articolul 2 din regulament se aplică în cazul în discuție în procedura principală, întrucât porturile de îmbarcare (Dublin și Cherbourg) se află pe teritoriul unui stat membru în sensul acestei dispoziții. În opinia sa, nu există nimic în sprijinul tezei potrivit căreia regulamentul nu se aplică în cazul în care nava nu este disponibilă pentru a furniza servicii de transport de călători.
- 29 NTA consideră că trimiterea la „contractul de transport” de la articolul 19 alineatul (1) este o trimitere la „contractul de transport” încheiat între pasager și transportator. Nu se acceptă încheierea unui nou contract între călător și transportator în modul declarat de Irish Ferries în cazul în care pasagerul este de acord cu redirecționarea sau cu o rambursare în temeiul articolului 18 alineatul (1).
- 30 NTA arată că ofertele făcute de Irish Ferries pasagerilor afectați nu au echivalat cu îndeplinirea obligațiilor care îi revin în temeiul articolului 18 din regulament. Redirecționarea oferită nu se referă la destinația finală, în conformitate cu articolul 18 alineatul (1), iar mulți pasageri afectați nu au beneficiat de rambursarea costurilor suplimentare. NTA consideră că termenul „destinație finală” se referă la destinația specificată în contractul de transport, mai degrabă decât la destinația finală a pasagerului. În plus, faptul că unora dintre pasagerii afectați de prima anulare le-a fost facilitată călătoria pe puntea terestră [landbridge] și că aceasta a fost o opțiune propusă pasagerilor afectați de cea de a doua anulare nu înseamnă că Irish Ferries a respectat articolul 18.
- 31 NTA consideră că Irish Ferries nu a reușit să demonstreze că au intervenit „circumstanțe extraordinare” în sensul articolului 20 alineatul (4), întrucât livrarea cu întârziere a unei nave este inerentă exercitării normale a activităților sale. Durata acestei întârzieri nu este relevantă pentru această concluzie.
- 32 În plus, NTA menține drepturile pasagerilor de a înainta o plângere, în temeiul articolului 25 alineatul (1), „oricărui [...] organism competent desemnat de către un stat membru”. Aceasta consideră articolul 24a ar fi o dispoziție de sine stătătoare referitoare la plângeri. În consecință, pasagerii care solicită despăgubiri nu sunt supuși perioadei prescrise de două luni. Aceasta contestă încălcarea principiilor dreptului Uniunii și consideră că decizia a fost motivată în mod clar, astfel cum rezultă din notificări și din documentele justificative. În special, termenul „prețul biletului” este evident în contextul formulării de la articolul 19 alineatul (3).

Prezentare succintă a motivării trimiterii preliminare

- 33 Instanța de trimitere susține că regulamentul este esențial pentru soluționarea litigiului principal: părțile au identificat litigii privind interpretarea și aplicarea regulamentului în privința cărora nu există jurisprudență relevantă. Întrebările din prezenta procedură sunt noi, iar răspunsurile sunt neclare.

DOCUMENT DE LUCRU