

**Υπόθεση C-570/19**

**Σύνοψη αιτήσεως προδικαστικής απόφασεως κατά το άρθρο 98, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου**

**Ημερομηνία καταθέσεως:**

26 Ιουλίου 2019

**Αιτούν δικαστήριο:**

High Court (Ιρλανδία)

**Ημερομηνία της απόφασης του αιτούντος δικαστηρίου:**

22 Ιουλίου 2019

**Προσφεύγουσα:**

Irish Ferries Ltd

**Καθής:**

National Transport Authority

---

**Αντικείμενο της κύριας διαδικασίας**

Αντικείμενο της κύριας διαδικασίας είναι οι υποχρεώσεις της προσφεύγουσας εταιρίας Irish Ferries απέναντι στους επιβάτες ακυρωμένων δρομολογίων της γραμμής μεταξύ του Δουβλίνου της Ιρλανδίας και του Χερβούργου της Γαλλίας (στο εξής: γραμμή) το καλοκαίρι του 2018. Ο λόγος για την ακύρωση των δρομολογίων της γραμμής ήταν η καθυστερημένη παράδοση ενός νέου οχηματαγωγού πλοίου (στο εξής: πλοίο). Η καθής Εθνική Αρχή Μεταφορών (στο εξής: EAM) επέβαλε κυρώσεις στην Irish Ferries επειδή δεν παρέσχε επαρκή αποζημίωση στους θιγόμενους επιβάτες, όπως υποστηρίζεται ότι απαιτείται από τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ιρλανδίας. Η Irish Ferries αμφισβητεί αυτές τις κυρώσεις

**Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως**

Η προδικαστική παραπομπή αφορά την ερμηνεία των άρθρων 18, 19, 20 παράγραφος 4, 24 και 25 του κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2010, για τα δικαιώματα

των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 2006/2004 (ΕΕ L 334, σ. 1, στο εξής: κανονισμός). Ένα τελευταίο ερώτημα, που υποβλήθηκε επικουρικό, αφορά το κύρος του κανονισμού.

### Προδικαστικά ερωτήματα

**Ερώτημα 1:** Εφαρμόζεται ο κανονισμός (ιδίως τα άρθρα 18 ή/και 19) στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι επιβάτες πραγματοποίησαν εκ των προτέρων κρατήσεις και συνήψαν συμβάσεις μεταφοράς και οι υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών ακυρώθηκαν με προειδοποίηση τουλάχιστον επτά εβδομάδων πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση, εξαιτίας της καθυστερημένης παράδοσης ενός νέου πλοίου στην εταιρία εκμετάλλευσης οχηματαγωγών πλοίων; Συναφώς, είναι κάποιο από (ή όλα) τα ακόλουθα ζητήματα κρίσιμο για την εφαρμογή του κανονισμού:

- α. η παράδοση τελικά καθυστέρησε κατά 200 ημέρες;
- β. η εταιρία εκμετάλλευσης οχηματαγωγών πλοίων έπρεπε να ακυρώσει μια ολόκληρη περίοδο δρομολογίων;
- γ. κανένα κατάλληλο εναλλακτικό πλοίο δεν ήταν δυνατό να αποκτηθεί;
- δ. για περισσότερους από 20.000 επιβάτες έγιναν νέες κρατήσεις από την εταιρία εκμετάλλευσης οχηματαγωγών πλοίων για άλλα δρομολόγια ή τους επιστράφηκε το αντίτιμο του ναύλου τους;
- ε. τα δρομολόγια αφορούσαν μια νέα γραμμή που εγκαινιάζόταν από την εταιρία εκμετάλλευσης οχηματαγωγών πλοίων χωρίς να υπάρχει κάποια παρόμοια εναλλακτική υπηρεσία για τη γραμμή αυτή;

**Ερώτημα 2:** Το ερώτημα αυτό πρέπει να απαντηθεί μόνο εάν είναι δυνατή η εφαρμογή του άρθρου 18. Όταν ένας επιβάτης μεταφέρεται με άλλο δρομολόγιο σύμφωνα με το άρθρο 18, συνάπτεται νέα σύμβαση μεταφοράς ούτως ώστε το δικαίωμα αποζημίωσης βάσει του άρθρου 19 να πρέπει να καθοριστεί σύμφωνα με τη νέα αυτή σύμβαση και όχι σύμφωνα με την αρχική σύμβαση μεταφοράς;

**Ερώτημα 3(α):** Εάν εφαρμόζεται το άρθρο 18, τότε στην περίπτωση που ακυρωθεί ένα δρομολόγιο και δεν υπάρχει άλλη εναλλακτική υπηρεσία που να εκτελεί δρομολόγια στην εν λόγω γραμμή (δηλαδή, δεν υπάρχει απευθείας σύνδεση μεταξύ των δύο αυτών λιμένων), η παροχή εναλλακτικού δρομολογίου σε οποιαδήποτε άλλη διαθέσιμη γραμμή ή γραμμές κατόπιν επιλογής του επιβάτη, συμπεριλαμβανομένου του δρομολογίου με «χερσαία γέφυρα» (π.χ. ταξιδεύοντας από την Ιρλανδία προς το Ηνωμένο Βασίλειο με πλοίο και στη συνέχεια οδηγώντας, με το κόστος των καυσίμων να επιστρέφεται στον επιβάτη από την εταιρία εκμετάλλευσης οχηματαγωγών πλοίων, προς λιμένα του Ηνωμένου Βασιλείου που διαθέτει σύνδεση με τη Γαλλία και ταξιδεύοντας από εκεί προς τη

Γαλλία, ο δε επιβάτης επιλέγει κάθε ένα από τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια), συνιστά «μεταφορά με άλλο δρομολόγιο προς τον τελικό προορισμό» για τους σκοπούς του άρθρου 18; Εάν όχι, ποια κριτήρια πρέπει να εφαρμοστούν για να καθοριστεί αν η μεταφορά με άλλο δρομολόγιο γίνεται «υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς»;

**Ερώτημα 3(β):** Εάν δεν υπάρχει εναλλακτικό δρομολόγιο για την ακυρωθείσα γραμμή, ούτως ώστε ο επιβάτης που επηρεάστηκε από την ακύρωση να μην μπορεί να μεταφερθεί με απευθείας δρομολόγιο από τον αρχικό λιμένα επιβίβασης στον τελικό προορισμό όπως ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς, είναι ο μεταφορέας υποχρεωμένος να καταβάλει τις πρόσθετες δαπάνες που συνεπάγεται η μεταφορά ενός επιβάτη με άλλο δρομολόγιο κατά το ταξίδι του προς και από τον νέο λιμένα επιβίβασης και/ή προς και από τον νέο λιμένα προορισμού;

**Ερώτημα 4(α):** Μπορεί το άρθρο 19 να εφαρμοστεί όταν το ταξίδι έχει ήδη ακυρωθεί, στην πραγματικότητα, τουλάχιστον επτά εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση; Σε περίπτωση εφαρμογής του άρθρου 19, εφαρμόζεται το άρθρο αυτό στις περιπτώσεις που έχει εφαρμοστεί το άρθρο 18 και ο επιβάτης έχει μεταφερθεί με άλλο δρομολόγιο χωρίς επιπλέον έξοδα και/ή έχει αποζημιωθεί και/ή έχει επιλέξει μεταγενέστερο δρομολόγιο;

**Ερώτημα 4(β):** Εάν εφαρμόζεται το άρθρο 19, ποιος είναι ο «τελικός προορισμός» για τους σκοπούς του άρθρου 19.

**Ερώτημα 5:** Εάν είναι δυνατό να εφαρμοστεί το άρθρο 19:

- α. Πώς πρέπει να μετρηθεί η περίοδος καθυστέρησης υπό τέτοιες περιστάσεις;
- β. Πώς πρέπει να υπολογιστεί η τιμή κατά την έννοια του άρθρου 19 όταν καθορίζεται το ύψος της καταβλητέας αποζημίωσης και, ειδικότερα, συμπεριλαμβάνονται στην τιμή αυτή έξοδα που αφορούν πρόσθετες παροχές (π.χ. καμπίνες, χώρους παραμονής ζώων και σαλόνια ανώτερης κατηγορίας);

**Ερώτημα 6:** Εάν ο κανονισμός εφαρμόζεται, τότε συνιστούν οι περιστάσεις και οι εκτιμήσεις που περιγράφονται στο ερώτημα 1 «έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί ακόμη και αν είχε ληφθεί κάθε εύλογο μέτρο» για τους σκοπούς του άρθρου 20, παράγραφος 4, του κανονισμού;

**Ερώτημα 7:** Έχει το άρθρο 24 ως συνέπεια την επιβολή της δεσμευτικής υποχρέωσης σε κάθε επιβάτη που επιδιώκει να λάβει την αποζημίωση του άρθρου 19 του κανονισμού να υποβάλει παράπονο εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία η υπηρεσία παρασχέθηκε ή θα έπρεπε να έχει παρασχεθεί;

**Ερώτημα 8:** Περιορίζεται η αρμοδιότητα του αρμόδιου εθνικού οργάνου, το οποίο είναι υπεύθυνο για την επιβολή του κανονισμού, στα δρομολόγια τα οποία

περιλαμβάνουν τους λιμένες που αναφέρονται στο άρθρο 25 του κανονισμού ή μπορεί να επεκταθεί και σε δρομολόγιο επιστροφής από τον λιμένα άλλου κράτους μέλους προς το κράτος του αρμόδιου εθνικού οργάνου;

**Ερώτημα 9(α):** Ποιες αρχές και κανόνες του δικαίου της Ένωσης πρέπει να εφαρμόσει το αιτούν δικαστήριο κατά την εκτίμηση του κύρους της απόφασης και/ή των ανακοινώσεων του εθνικού φορέα επιβολής της νομοθεσίας υπό το πρίσμα των άρθρων 16, 17, 20 και/ή 47 του Χάρτη και/ή των αρχών της αναλογικότητας, της ασφάλειας δικαίου και της ίσης μεταχείρισης;

**Ερώτημα 9(β):** Το κριτήριο της έλλειψης εύλογου χαρακτήρα που πρέπει να εφαρμοστεί από το εθνικό δικαστήριο είναι το κριτήριο της πρόδηλης πλάνης;

**Ερώτημα 10:** Το ερώτημα αυτό θα ανακύψει μόνον ανάλογα με τις απαντήσεις στα προηγούμενα ερωτήματα. Είναι έγκυρος ο κανονισμός 1177/2010 στο πλαίσιο του δικαίου της Ένωσης, λαμβανομένων ιδίως υπόψη:

- α. των άρθρων 16, 17 και 20 του Χάρτη;
- β. του γεγονότος ότι οι αερομεταφορείς δεν υποχρεούνται να καταβάλουν αποζημίωση εάν ενημερώσουν τον επιβάτη αεροσκάφους για την ακύρωση τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης (άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο i, του κανονισμού 261/2004);
- γ. των αρχών της αναλογικότητας, της ασφάλειας δικαίου και της ίσης μεταχείρισης;

### **Παρατιθέμενες διατάξεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

Η προσοχή του Δικαστηρίου εφιστάται στον κανονισμό και ειδικότερα στις αιτιολογικές σκέψεις 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 22 και στα άρθρα 2, 18, 19, 20, 24 και 25.

Περαιτέρω, το αιτούν δικαστήριο αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (ΕΕ L 46, σ. 1).

Εκτός από πολλές διατάξεις του κανονισμού, η Irish Ferries επικαλείται τα άρθρα 16, 17, 20 και 47 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ο Χάρτης), καθώς και τις γενικές αρχές της αναλογικότητας, της ασφάλειας δικαίου και της ίσης μεταχείρισης.

## **Παρατιθέμενες διατάξεις του εθνικού δικαίου**

Η ΕΑΜ εξέδωσε την προσβαλλόμενη απόφαση, καθώς και τις υποστηρικτικές αυτής ανακοινώσεις, βάσει του κανόνα 4 του ιρλανδικού νομοθετικού διατάγματος αριθ. 394/2012 - Κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2012 [(δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές) (στο εξής: νομοθετικό διάταγμα του 2012)].

Σύμφωνα με τον κανόνα 4, παράγραφος 1, του νομοθετικού διατάγματος του 2012, η ΕΑΜ, είτε με δική της πρωτοβουλία είτε κατόπιν καταγγελίας που έχει υποβληθεί από κάποιον επιβάτη που διατείνεται ότι ένας πάροχος υπηρεσιών δεν συμμορφώνεται ή παραβιάζει τον κανονισμό 1170/2010, «υποχρεούται να κοινοποιήσει στον πάροχο ανακοίνωση με την οποία να προσδιορίζει την παράλειψη συμμόρφωσης ή την παραβίαση και να απαιτεί από αυτόν να λάβει τα μέτρα που προσδιορίζονται στην ανακοίνωση εντός της προθεσμίας που καθορίζεται, για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με την ανακοίνωση».

Η μη συμμόρφωση με τις κοινοποιηθείσες ανακοινώσεις συνιστά, σύμφωνα με τον κανόνα 4, παράγραφος 3, του νομοθετικού διατάγματος του 2012, αδίκημα που δημιουργεί υποχρέωση καταβολής: (i) σε περίπτωση καταδίκης κατόπιν συνοπτικής διαδικασίας, προστίμου κατηγορίας Α (δηλαδή 5.000 €)· ή (ii) σε περίπτωση καταδίκης κατόπιν παραπομπής σε δίκη δυνάμει κλητηρίου θεσπίσματος, σε πρόστιμο που δεν υπερβαίνει τα 250.000 €.

## **Συνοπτική παρουσίαση των πραγματικών περιστατικών και της διαδικασίας της κύριας δίκης**

- 1 Με τη σύμβαση της 27ης Μαΐου 2016, η FlensburgerSchiffbau-Gesellschaft (στο εξής: ναυπηγείο) συμφώνησε με τη μητρική εταιρία της Irish Ferries να κατασκευάσει ένα οχηματαγωγό πλοίο τύπου roll-on/roll off (στο εξής: πλοίο) παραδοτέο στις 26 Μαΐου 2018 ή νωρίτερα. Το πλοίο στη συνέχεια θα έπλεε προς το Δουβλίνο για να ξεκινήσει την εκτέλεση των δρομολογίων.
- 2 Το πλοίο επρόκειτο να εκτελέσει τη γραμμή, μια νέα υπηρεσία που θα ετίθετο σε εφαρμογή και θα λειτουργούσε καθ' όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού του 2018 (στο εξής: περίοδος 2018).
- 3 Σύμφωνα με τα σχέδια της Irish Ferries, το πλοίο θα εκμεταλλευόταν τη γραμμή κάθε δεύτερη μέρα, εναλλασσόμενο με ένα άλλο πλοίο, το οποίο εκμεταλλευόταν τη γραμμή Rosslare-Χερβούργο, και τη γραμμή Rosslare-Roscoff, προσφέροντας έτσι καθημερινά δρομολόγια μεταξύ Ιρλανδίας και Γαλλίας, αν και από/σε διαφορετικούς ιρλανδικούς λιμένες. Στο πλαίσιο αυτού του δρομολογίου, οι παραθεριστές (που αποτελούν τη συντριπτική πλειονότητα των επιβατών) έχουν την τάση να κάνουν κράτηση μήνες νωρίτερα. Στις 27 Οκτωβρίου 2017, η Irish Ferries άρχισε να δέχεται κρατήσεις στο πλοίο για την περίοδο 2018.

- 4 Την 1η Νοεμβρίου 2017, κατόπιν αιτήματος της Irish Ferries, το ναυπηγείο επιβεβαίωσε την 22α Ιουνίου 2018 ως την προγραμματισμένη ημερομηνία παράδοσης του πλοίου. Η Irish Ferries έκρινε ότι η παράδοση κατά την ως άνω ημερομηνία θα έδινε αρκετό χρόνο έως το πρώτο δρομολόγιο στις 12 Ιουλίου 2018. Οι 20 ημέρες μεταξύ παράδοσης και θέσης σε λειτουργία ήταν ένα χρονικό διάστημα αντίστοιχο ή και μεγαλύτερο από τις προηγούμενες χρονικές απαιτήσεις για την έναρξη λειτουργίας άλλων πλοίων.
- 5 Στις 18 Απριλίου 2018, το ναυπηγείο πληροφόρησε την Irish Ferries ότι το πλοίο δεν θα παραδιδόταν μέχρι τις ή περίπου στις 13 Ιουλίου 2018. Το ναυπηγείο εξήγησε ότι η καθυστέρηση αυτή οφειλόταν σε εργασίες που πραγματοποιούνταν από εξειδικευμένους στον εξοπλισμό του πλοίου εξωτερικούς συνεργάτες στους οποίους είχε γίνει υπεργολαβική ανάθεση από το ναυπηγείο. Το ναυπηγείο αναφέρθηκε επίσης στη δυνατότητα μεταγενέστερης παράδοσης.
- 6 Όλα τα άλλα πλοία της Irish Ferries ήταν απασχολημένα με χιλιάδες κρατήσεις που είχαν προ πολλού λάβει χώρα: δεν ήταν εφικτό να αναπρογραμματισθεί οποιοδήποτε άλλο πλοίο στη γραμμή χωρίς τη μετατόπιση χιλιάδων άλλων επιβατών. Η Irish Ferries επεδίωξε αμέσως να ναυλώσει άλλο πλοίο, αλλά μια κορυφαία διεθνής ναυλομεσιτική επιχείρηση της δήλωσε ότι δεν υπήρχαν διαθέσιμα κατάλληλα πλοία.
- 7 Στις 20 Απριλίου 2018, η Irish Ferries ανακοίνωσε ότι θα προέβαινε σε ακύρωση των δρομολογίων από τις 12 έως τις 29 Ιουλίου 2018 (στο εξής: πρώτη ακύρωση).
- 8 Η Irish Ferries ενήργησε για την διευκόλυνση των επιβατών, συγκεκριμένα δε:
- α. ήλθε σε επικοινωνία με όλους τους επιβάτες, δίνοντάς τους προειδοποίηση δώδεκα εβδομάδων για την ακύρωση·
  - β. άνοιξε τα τηλεφωνικά της κέντρα για περισσότερες [ώρες και] με επιπλέον προσωπικό·
  - γ. προσέφερε σε όλους τους επιβάτες
    - i. άμεση, χωρίς αντιρρήσεις, πλήρη αποζημίωση (δηλαδή προσφορά επιστροφής χρημάτων) ή
    - ii. τη δυνατότητα να κάνουν εκ νέου κράτηση με εναλλακτικά δρομολόγια (στο εξής: εναλλακτικά δρομολόγια) της επιλογής τους.

Καθώς δεν υπήρχε άλλο πανομοιότυπο δρομολόγιο στη διαδρομή, η Irish Ferries προσέφερε μια σειρά δρομολογίων με διάφορους λιμένες αναχώρησης και άφιξης απευθείας μεταξύ Ιρλανδίας και Γαλλίας σε διαφορετικές ημερομηνίες με διαφορετικό πλοίο ή με ενδιάμεσο προορισμό μέσω χερσαίας γέφυρας. Η Irish Ferries δεν προσέφερε την

επιλογή της χερσαίας γέφυρας σε όλους τους επιβάτες, αλλά διευκόλυνε όσους επιθυμούσαν να ταξιδέψουν με τον τρόπο αυτό. Στους επιβάτες που μεταφέρθηκαν με άλλο δρομολόγιο δόθηκε ένα κουπόνι αξίας 150 € για να το χρησιμοποιήσουν στο δρομολόγιο Ιρλανδία- Γαλλία το 2019· και

- δ. η Irish Ferries συνεργάστηκε με τους επιβάτες για να ελαχιστοποιήσει την αναστάτωση τους.
- 9 Η EAM δεν δέχεται ότι οι επιβάτες είχαν την επιλογή που ισχυρίστηκε η Irish Ferries.
  - 10 Όπου οι επιβάτες που επηρεάστηκαν από την ακύρωση μεταφέρθηκαν με άλλο δρομολόγιο προς και από το Rosslare (αντί του Δουβλίνου) και/ή προς και από το Roscoff (αντί του Χερβούργου), η Irish Ferries δεν προσφέρθηκε να αποζημιώσει τους επιβάτες για τις πρόσθετες δαπάνες που τους επιβάρυναν (στο εξής: πρόσθετες δαπάνες). Η Irish Ferries αμφισβητεί τα ανωτέρω ισχυριζόμενη ότι δεν υποβλήθηκαν όλοι οι επιβάτες σε τέτοιου είδους δαπάνες, δεδομένου ότι ορισμένοι από αυτούς βρίσκονταν πιο κοντά στο Rosslare και παραθέριζαν πιο κοντά στο Roscoff παρά στο Χερβούργο.
  - 11 Στις 9 Μαΐου 2018, η EAM ζήτησε διευκρινίσεις σχετικά με τις περιστάσεις της πρώτης ακύρωσης, ζητώντας από την Irish Ferries να εξηγήσει για ποιο λόγο οι περιστάσεις αυτές ήταν εξαιρετικές και για ποιο λόγο ήταν πέρα από τον έλεγχό της. Η Irish Ferries υπέβαλε ένα λεπτομερές υπόμνημα ενώπιον της EAM.
  - 12 Την 1η Ιουνίου 2018, η EAM απέστειλε επιστολή στην Irish Ferries ζητώντας πληροφορίες σχετικά με τη συμμόρφωσή της προς το άρθρο 18 του κανονισμού. Στις 8 Ιουνίου 2018, η Irish Ferries απάντησε και ακολούθησε ανταλλαγή αλληλογραφίας.
  - 13 Στις 11 Ιουνίου 2018, το ναυπηγείο ενημέρωσε την Irish Ferries ότι η παράδοση του πλοίου θα καθυστερούσε περαιτέρω μέχρι κάποια απροσδιόριστη χρονική στιγμή του Σεπτεμβρίου. Αυτό οδήγησε την Irish Ferries να ακυρώσει όλα τα προγραμματισμένα δρομολόγια μετά τις 30 Ιουλίου 2018 (στο εξής: δεύτερη ακύρωση). Τελικά, το πλοίο παραδόθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2018, με καθυστέρηση περίπου 200 ημερών.
  - 14 Η δεύτερη ακύρωση προέκυψε επίσης από καθυστερήσεις που προκλήθηκαν από υπεργολάβο του ναυπηγείου, με τον οποίο δεν είχε καμία σχέση η Irish Ferries, και που κατά τους ισχυρισμούς της ήταν πέρα από τον έλεγχο της. Η Irish Ferries έσπευσε αμέσως να ναυλώσει ένα εναλλακτικό πλοίο κατάλληλο για την εκμετάλλευση της γραμμής, αλλά κανένα δεν ήταν διαθέσιμο. Κατά συνέπεια, ακύρωσε τα δρομολόγια ολόκληρης της περιόδου 2018, γεγονός που επηρέασε πάνω από 20.000 επιβάτες
  - 15 Η Irish Ferries ενήργησε για να διευκολύνει τους επιβάτες που επηρεάστηκαν, για παράδειγμα:

- α. ανακοίνωσε τη δεύτερη ακύρωση αμέσως μόλις επιβεβαίωσε ότι δεν ήταν δυνατή η ναύλωση ενός εναλλακτικού πλοίου·
  - β. διευκόλυνε την επικοινωνία με όλους τους επιβάτες·
  - γ. επέκτεινε τις ώρες λειτουργίας των τηλεφωνικών κέντρων και απασχόλησε περισσότερο προσωπικό·
  - δ. προειδοποίησε τους επιβάτες τουλάχιστον 7 εβδομάδες πριν και αρκετούς από αυτούς μέχρι και 12 εβδομάδες πριν.
  - ε. τους προσέφερε τη δυνατότητα να ακυρώσουν την κράτηση τους και να λάβουν την προσφορά επιστροφής χρημάτων·
  - στ. τους παρέσχε τη δυνατότητα να ταξιδέψουν με εναλλακτικές γραμμές προς τη Γαλλία (χωρίς επιστροφή των πρόσθετων δαπανών όπου ανέκυψαν)·
  - ζ. τους μετέφερε με άλλο δρομολόγιο μέσω χερσαίας γέφυρας διαμέσου της Βρετανίας (με το κόστος των καυσίμων για τη διέλευση της Βρετανίας να επιστρέφεται στον επιβάτη)· και
  - η. τους προσέφερε ένα κουπόνι ύψους 150 € για να το χρησιμοποιήσουν στα δρομολόγια της Irish Ferries Ιρλανδία-Γαλλία μέσα στο 2019.
- 16 Στην πραγματικότητα, το 82% των επιβατών επέλεξε εναλλακτικά δρομολόγια με την Irish Ferries ή άλλους μεταφορείς, ενώ το 3% επέλεξε τη χερσαία γέφυρα και το άλλο 15% δέχτηκε πλήρη επιστροφή χρημάτων.
- 17 Για τους επιβάτες που επωφελήθηκαν από τα εναλλακτικά δρομολόγια: α) όποιοι πρόσθετοι ναύλοι προέκυψαν δεν χρεώθηκαν στους επιβάτες αλλά πληρώθηκαν από την Irish Ferries· και β) οποιαδήποτε διαφορά στα «έξοδα επί του πλοίου» επεστράφη από την Irish Ferries. Για τους επιβάτες που εκμεταλλεύθηκαν τη χερσαία γέφυρα, η Irish Ferries τους αποζημίωσε για τα καύσιμα της διέλευσης της Βρετανίας.
- 18 Με την από 19 Οκτωβρίου 2018 απόφαση της, η ΕΑΜ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Irish Ferries παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει βάσει των άρθρων 18 και 19 του κανονισμού. Ως εκ τούτου, στις 22 Οκτωβρίου 2018, η ΕΑΜ κοινοποίησε στην Irish Ferries μια ανακοίνωση βάσει του άρθρου 18 και μια ανακοίνωση βάσει του άρθρου 19 (στο εξής, από κοινού: ανακοινώσεις) σύμφωνα με τον κανόνα 4, παράγραφος 1, του νομοθετικού διατάγματος του 2012.
- 19 Με την από 25 Ιανουαρίου 2019 απόφαση της (στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση), η ΕΑΜ επιβεβαίωσε και τις δύο ανακοινώσεις. Η ανακοίνωση βάσει του άρθρου 18 υποχρέωσε την Irish Ferries να αποζημιώσει για τις πρόσθετες δαπάνες τους επιβάτες που, εξαιτίας της πρώτης ή της δεύτερης ακύρωσης, χρειάστηκε να ταξιδέψουν από το Rosslare (και όχι από το Δουβλίνο) και/ή προς



και από το Roscoff (και όχι το Χερβούργο). Η ανακοίνωση βάσει του άρθρου 19 υποχρέωνε την Irish Ferries να καταβάλει αποζημίωση στους επιβάτες που επηρεάστηκαν και ζήτησαν αποζημίωση από την Irish Ferries για την καθυστέρηση άφιξης στον τελικό προορισμό, όπως ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς, εφόσον η καθυστέρηση αυτή εμπίπτει στα κριτήρια του άρθρου 19, παράγραφος 1, στοιχεία α΄ έως δ΄, του κανονισμού.

### **Τα βασικά επιχειρήματα των διαδίκων της κύριας δίκης**

- 20 Η Irish Ferries ισχυρίζεται ότι ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε περιστάσεις όπως αυτές είτε της πρώτης είτε της δεύτερης ακύρωσης διότι οι επιβάτες είχαν ενημερωθεί εβδομάδες πριν από τις εν λόγω ακυρώσεις και η έλλειψη διαθεσιμότητας ενός πλοίου ήταν αποτέλεσμα εξαιρετικών συνθηκών, πέρα από τον έλεγχο της, κατά την έννοια του άρθρου 20, παράγραφος 4 του κανονισμού. Η Irish Ferries στηρίζει, συναφώς, τους ισχυρισμούς της στη νομολογία που ερμηνεύει τον κανονισμό 261/2004.
- 21 Σε περίπτωση εφαρμογής του κανονισμού, η Irish Ferries υποστηρίζει ότι τα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού δεν εφαρμόζονται συγχρόνως. Ισχυρίζεται ότι η τελευταία αυτή διάταξη, που αφορά τις καθυστερήσεις κατά την άφιξη, δεν μπορεί να εφαρμοστεί σε περίπτωση που η αναχώρηση έχει ακυρωθεί. Ούτε μπορούν οι επιβάτες που έχουν αποζημιωθεί βάσει του άρθρου 18 να επωφεληθούν επίσης από το άρθρο 19.
- 22 Περαιτέρω, η Irish Ferries ισχυρίζεται ότι παρ' όλα αυτά συμμορφώθηκε προς το άρθρο 18, διότι προσέφερε στους επιβάτες τη δυνατότητα να επιλέξουν μεταξύ μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο ή αποζημίωσής τους για το αντίτιμο του εισιτηρίου. Κατά την άποψή της, το δρομολόγιο της χερσαίας γέφυρας με την πληρωμή των πρόσθετων δαπανών καυσίμων συνιστά μεταφορά με άλλο δρομολόγιο υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς.
- 23 Όσον αφορά το άρθρο 19, η Irish Ferries ισχυρίζεται ότι οι επιβάτες που αποδέχθηκαν την επιλογή της μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο δεν καθυστέρησαν ως προς «την άφιξη τους στον τελικό προορισμό» όπως οριζόταν στη νέα τους «σύμβαση μεταφοράς».
- 24 Υποστηρίζει επίσης ότι η EAM παρέβη το άρθρο 25, παράγραφος 1, του κανονισμού, με αποτέλεσμα η προσβαλλόμενη απόφαση και οι ανακοινώσεις να έχουν εκδοθεί ελλείψει αρμοδιότητας. Υποστηρίζεται ακόμη ότι η EAM, δεν εφάρμοσε το άρθρο 24 του εν λόγω κανονισμού σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας ώστε να περιορίσει τις συνέπειες της απόφασης και των ανακοινώσεων στους επιβάτες αυτούς που υπέβαλαν παράπονο εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας των δύο μηνών. Στην πραγματικότητα, η EAM παραβίασε τον Χάρτη, και συγκεκριμένα τα άρθρα 16 και 17, στο μέτρο που απαγόρευσε στην Irish Ferries να ακυρώσει οποιαδήποτε σύμβαση μεταφοράς επιβατών, ακόμη και σύμφωνα με τους όρους αυτής, χωρίς να έχει υποχρέωση αποζημίωσης βάσει του κανονισμού.

- 25 Η Irish Ferries υποστηρίζει ότι η προσβαλλόμενη απόφαση και οι ανακοινώσεις πάσχουν από πρόδηλη πλάνη, καθώς και από έλλειψη επαρκούς αιτιολογίας κατά την έννοια του άρθρου 47 του Χάρτη. Επικουρικώς, σε περίπτωση που κριθεί ότι η EAM εφάρμοσε ορθά τον κανονισμό, η Irish Ferries ισχυρίζεται ότι ο κανονισμός είναι άκυρος λόγω παραβίασης του Χάρτη, της αρχής της ασφάλειας δικαίου και της αρχής της αναλογικότητας, διότι επιβάλλει επαχθείς υποχρεώσεις στους μεταφορείς, ελλείπει μιας σαφούς νομικής βάσεως και χωρίς να καθορίζει το περιεχόμενο βασικών εννοιών όπως η «τιμή του εισιτηρίου» του άρθρου 19, παράγραφος 1. Τούτο συνιστά διάκριση μεταξύ εταιριών εκμετάλλευσης οχηματαγωγών πλοίων και αερομεταφορέων.
- 26 Η θέση της EAM έγκειται στο ότι ο κανονισμός εφαρμόζεται στην πρώτη και στη δεύτερη ακύρωση. Τα άρθρα 18 και 19 μπορούν να εφαρμοστούν συνδυαστικά και ταυτόχρονα για τον ίδιο επιβάτη και αυτό δεν συνεπάγεται την επιβολή διπλών κυρώσεων για τον μεταφορέα. Μια τέτοια εφαρμογή είναι συνεπής με το πνεύμα του κανονισμού. Διατηρεί το κύρος και την αναλογικότητα του κανονισμού, καθώς και την εγκυρότητα της προσβαλλόμενης απόφαση.
- 27 Κατά την άποψη της EAM, τα δρομολόγια του πλοίου ακυρώθηκαν και επομένως εφαρμόζεται το άρθρο 18. Τούτο θα διέφερε εάν πληρούνταν οι προϋποθέσεις του άρθρου 20, παράγραφος 1, πράγμα που δεν συμβαίνει στην προκειμένη περίπτωση. Το γεγονός ότι έλαβε χώρα προηγούμενη ειδοποίηση και ότι οι επιβάτες δεν βρίσκονταν καθ' οδόν ούτε υπό μεταφορά δεν έχει συνέπειες ως προς την εφαρμογή των άρθρων 18 και 19. Τίποτα από το γράμμα των εν λόγω διατάξεων ή από τους σκοπούς του κανονισμού δεν υποδηλώνει το αντίθετο. Επιπλέον, το άρθρο 19 εφαρμόζεται στις καθυστερήσεις που προκαλούνται από ακυρώσεις (όπως προκύπτει και από τη διατύπωση της αιτιολογικής σκέψης 19 και του άρθρου 20, παράγραφος 4).
- 28 Η EAM θεωρεί ότι το άρθρο 2 του κανονισμού εφαρμόζεται στην επίδικη υπόθεση της κύριας δίκης, διότι οι λιμένες επιβίβασης (Δουβλίνο και Χερβούργο) βρίσκονται στο έδαφος κράτους μέλους κατά την έννοια της διατάξεως αυτής. Κατά την άποψή του, δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται εάν το πλοίο δεν είναι διαθέσιμο να παράσχει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών
- 29 Η EAM θεωρεί ότι η μνεία της «σύμβασης μεταφοράς» στο άρθρο 19, παράγραφος 1, αφορά τη «σύμβαση μεταφοράς» που έχει συναφθεί μεταξύ του επιβάτη και του μεταφορέα. Δεν γίνεται δεκτό ότι συνάπτεται νέα σύμβαση μεταξύ του επιβάτη και του μεταφορέα, όταν ο επιβάτης αποδέχεται τη μεταφορά με άλλο δρομολόγιο ή την αποζημίωση βάσει του άρθρου 18, παράγραφος 1, κατά τον τρόπο που προβάλλει η Irish Ferries.
- 30 Η EAM εκτιμά ότι οι παροχές της Irish Ferries προς τους θιγόμενους επιβάτες δεν συνιστούν εκπλήρωση των υποχρεώσεων της, όπως απορρέουν από το άρθρο 18 του κανονισμού. Η παρασχεθείσα μεταφορά με άλλο δρομολόγιο δεν ήταν προς τον τελικό προορισμό σύμφωνα με το άρθρο 18, παράγραφος 1, και πολλοί

επιβάτες δεν αποζημιώθηκαν για τις πρόσθετες δαπάνες τους. Η ΕΑΜ θεωρεί ότι ο όρος «τελικός προορισμός» αναφέρεται στον προορισμό που καθορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς και όχι στον τελικό προορισμό του επιβάτη. Επιπλέον, το γεγονός ότι μερικοί επιβάτες που επηρεάστηκαν από την πρώτη ακύρωση διευκολύνθηκαν από τη χερσαία γέφυρα και το ότι ήταν μια επιλογή που προτάθηκε στους επιβάτες που επηρεάστηκαν από τη δεύτερη ακύρωση δεν συνεπάγεται ότι η Irish Ferries συμμορφώθηκε με το άρθρο 18.

- 31 Η ΕΑΜ θεωρεί ότι η Irish Ferries δεν κατάφερε να αποδείξει την ύπαρξη «εξαιρετικών περιστάσεων» κατά την έννοια του άρθρου 20, παράγραφος 4, καθόσον η καθυστερημένη παράδοση ενός πλοίου είναι συμφυής με την κανονική άσκηση των δραστηριοτήτων της. Η διάρκεια αυτής της καθυστέρησης δεν ασκεί επιρροή στην εν λόγω διαπίστωση.
- 32 Επιπλέον, η ΕΑΜ διασφαλίζει τα δικαιώματα των επιβατών να υποβάλλουν παράπονο, σύμφωνα με το άρθρο 25, παράγραφος 1, σε «οποιοδήποτε αρμόδιο φορέα ορίζει το κράτος μέλος». Θεωρεί το άρθρο 24 αυτοτελή διάταξη σχετική με τα παράπονα. Κατά συνέπεια, οι επιβάτες που ζητούν αποζημίωση δεν υπόκεινται στην προβλεπόμενη δίμηνη προθεσμία. Αμφισβητεί την παραβίαση των αρχών του δικαίου της Ένωσης και φρονεί ότι η απόφαση είναι σαφώς αιτιολογημένη, δεδομένου ότι απορρέει από τις ανακοινώσεις και τα υποστηρικτικά έγγραφα. Ειδικότερα, η έννοια του όρου «τιμή εισιτηρίου» είναι προφανής στο πλαίσιο της διατύπωσης του άρθρου 19, παράγραφος 3.

### **Συνοπτική έκθεση της αιτιολογίας της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως**

- 33 Το αιτούν δικαστήριο υποστηρίζει ότι ο κανονισμός είναι κρίσιμος για την έκβαση της διαφοράς της κύριας δίκης: τα μέρη έχουν εντοπίσει διαφορές ως προς την ερμηνεία και την εφαρμογή του κανονισμού, για τις οποίες δεν υπάρχει σχετική νομολογία. Τα ερωτήματα στην παρούσα υπόθεση είναι καινοφανή και οι απαντήσεις ασαφείς.