

Affaire C-570/19

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

26 juillet 2019

Juridiction de renvoi :

High Court (Irlande)

Date de la décision de renvoi :

22 juillet 2019

Partie requérante :

Irish Ferries Ltd

Partie défenderesse :

National Transport Authority

LA HIGH COURT (HAUTE COUR, IRLANDE)

[OMISSIS]

DANS LE LITIGE OPPOSANT

IRISH FERRIES LIMITED

partie requérante

à

NATIONAL TRANSPORT AUTHORITY

partie défenderesse

DEMANDE DE DÉCISION PRÉJUDICIELLE

EN VERTU DE L'ARTICLE 267 TFUE

[OMISSIS]

[Éléments de procédure nationale et observations introductives de la juridiction de renvoi]

I. [OMISSIS]

1 [OMISSIS]

II. Les parties à la procédure principale et leurs représentants

2. La partie requérante est Irish Ferries Limited (ci-après « **Irish Ferries** »), [OMISSIS] une compagnie maritime exploitant des transbordeurs rouliers de passagers (a) entre l'Irlande et la Grande-Bretagne, et (b) entre l'Irlande et la France. [OMISSIS]
3. La partie défenderesse est la National Transport Authority (Autorité irlandaise des transports) (ci-après la « **NTA** »), [OMISSIS], un organisme irlandais établi par la loi qui est l'organisme national chargé de l'application en Irlande du règlement (UE) 1177/2010¹ (ci-après le « **règlement** »), l'instrument juridique de l'Union en cause dans la présente procédure. [OMISSIS]

III. L'objet du litige dans la procédure au principal et l'exposé des faits ayant donné lieu aux questions préjudicielles

[OMISSIS]

4. La procédure concerne l'éventuelle application du règlement à l'annulation de toutes les liaisons que le transbordeur *W.B. Yeats* (ci-après le « **navire** ») devait assurer entre l'Irlande et la France en 2018. Celle-ci faisait suite au défaut de livraison du navire de 144 millions d'euros par un chantier naval allemand malgré une date de livraison contractuelle fixée au 26 mai 2018. Cette situation a obligé Irish Ferries : (a) à accueillir plus de 20 000 passagers ayant effectué des réservations pendant la saison estivale sur différentes autres traversées, et (b) à rembourser une petite partie des **[Or. 2]** passagers ayant choisi d'annuler leur traversée. Si le règlement s'applique effectivement à l'annulation des traversées, cela soulève plusieurs questions concernant principalement les articles 18, 19, 24 et 25 du règlement.

[OMISSIS]

¹ Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, JO L 334 du 17 décembre 2010, p. 1 à 16 ; ELI : <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/1177/oj>. Toutes les références à la réglementation sont des références au règlement, sauf indication contraire.

5. En 2016, la société mère d'Irish Ferries, la société Irish Continental Group plc (ci-après « **ICG** »), a conclu un contrat avec la société Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (ci-après le « **chantier naval** ») [OMISSIS] pour la construction d'un transbordeur roulier mixte ou « ro-pax » (le navire). [OMISSIS]
6. Le navire devait assurer différentes liaisons, dont un nouveau service d'allers-retours en continu entre Dublin (Irlande) et Cherbourg (France) (ci-après la « **liaison** »). Les services de transport sur la liaison devaient commencer à l'été 2018 et se poursuivre tout au long de la saison estivale (ci-après la « **saison 2018** »). [OMISSIS] ².
7. En raison de la durée de la traversée (environ 18 heures) et de la nécessité de charger/décharger des passagers/véhicules, le navire devait effectuer la traversée de Dublin à Cherbourg un jour sur deux. Compte tenu de la distance, il est impossible d'assurer un service avec un seul navire en proposant des départs quotidiens depuis le même port.
8. Irish Ferries avait prévu d'exploiter ce navire pour assurer la liaison un jour sur deux en alternance avec un autre navire (l'*Oscar Wilde*) qu'elle exploitait pendant la saison 2018 sur les liaisons Rosslare(Irlande)-Cherbourg et Rosslare-Roscoff, offrant ainsi un service quotidien entre l'Irlande et la France, mais au départ/à destination de différents ports irlandais ³.
9. Dans un contrat juridiquement contraignant daté du 27 mai 2016, [OMISSIS] le chantier naval a accepté de livrer le navire pleinement certifié à ICG au chantier naval au [Or. 3] plus tard le 26 mai 2018. Le chantier naval a également diffusé un communiqué de presse indiquant que le navire « sera livré en mai 2018 ». Le navire devait ensuite appareiller vers Dublin pour entrer en service.
10. Irish Ferries avait prévu d'enregistrer les réservations pour la saison 2018 dès la fin du mois d'octobre 2017. Les vacanciers (la grande majorité des passagers du navire) réservent généralement ce genre de services à l'avance. Irish Ferries indique qu'il est courant, d'une manière générale et en Irlande, que les compagnies maritimes acceptent des réservations anticipées avant la livraison des navires par les chantiers navals [OMISSIS] et que, dans le cas contraire, elles subiraient des pertes substantielles dues à une sous-utilisation d'actifs onéreux.
11. En janvier 2017, le chantier naval a indiqué oralement à Irish Ferries qu'il prévoyait la livraison du navire au plus tard le 22 juin 2018 et que celle-ci pourrait intervenir dès le 15 juin 2018.

² [OMISSIS]

³ En fait, la grande majorité des passagers dont les réservations avaient été annulées sur le *W.B. Yeats* avaient choisi de voyager sur l'*Oscar Wild*.

12. Le 19 octobre 2017, Irish Ferries a demandé au chantier naval si elle pouvait « encore s'attendre » à une livraison le 15 juin 2018. Cela aurait permis de reconfirmer les traversées censées débiter le 12 juillet 2018. Irish Ferries a commencé à enregistrer des réservations pour la saison 2018 le 27 octobre 2017. Le 1^{er} novembre 2017, le chantier naval a confirmé par écrit que la date de livraison prévue était fixée au 22 juin 2018 [OMISSIS]. [Argumentation des parties]
13. Selon la position d'Irish Ferries qui est fondée sur des années d'expérience, il était évident que la livraison du navire au chantier naval le 22 juin 2018 lui aurait laissé bien assez de temps pour préparer le navire à la première traversée le 12 juillet 2018. Cette latitude de 20 jours entre la livraison du navire et sa mise en service était conforme, voire supérieure, aux temps de préparation d'autres navires qu'Irish Ferries avait mis en service par le passé. [OMISSIS]
14. [OMISSIS] [éléments non pertinents pour l'examen des questions posées à titre préjudiciel] [Or. 4]
15. Le 18 avril 2018, le chantier naval a informé Irish Ferries que le navire ne serait pas livré au chantier naval avant le 13 juillet 2018 ou aux alentours de cette date. Par conséquent, les traversées ne pouvaient pas débiter le 12 juillet 2018, comme prévu, et certaines autres traversées en seraient également affectées [OMISSIS] [éléments non pertinents pour l'examen des questions posées à titre préjudiciel]
16. Le chantier naval a expliqué que ce retard était dû à des travaux effectués par des équipementiers externes engagés par le chantier naval en qualité de sous-traitants (et qui n'avaient donc aucun lien contractuel avec Irish Ferries). Irish Ferries affirme que ce retard échappait totalement à sa maîtrise et qu'elle ne l'avait pas prévu ni anticipé, mais qu'il était susceptible de nuire à sa réputation et d'entraîner des perturbations pour toutes les personnes concernées. Dans son courrier électronique du 18 avril 2018, le chantier naval a également évoqué « *la possibilité d'une livraison tardive, en raison notamment de contretemps dans l'aménagement des espaces extérieurs* ».
17. Les autres navires d'Irish Ferries étaient tous déployés, et des milliers de réservations avaient été enregistrées de longue date, de sorte qu'il était impossible de reprogrammer l'un de ces autres navires pour assurer la liaison sans évincer des milliers d'autres passagers.
18. Irish Ferries a donc immédiatement pensé à affréter un navire de remplacement apte à assurer la liaison [OMISSIS]. Irish Ferries a contacté un courtier maritime international de premier plan, lequel a confirmé par écrit qu'aucun navire approprié n'était disponible. [OMISSIS] [éléments non pertinents pour l'examen des questions posées à titre préjudiciel]
19. Après avoir constaté, le 20 avril 2018, qu'elle ne pouvait pas obtenir de navire approprié, Irish Ferries a dû annuler les traversées du navire jusqu'à la nouvelle date de livraison, majorée d'un délai de sécurité pour préparer le navire. Irish

Ferries a annoncé le même jour qu'elle annulerait les traversées du 12 juillet 2018 au 29 juillet 2018 ([OMISSIS] ci-après la « **première annulation** ») [Or. 5].

20. [OMISSIS] [éléments non pertinents + argumentation des parties]
21. Concernant cette première annulation, Irish Ferries a fait en sorte d'accueillir les passagers, en particulier : (a) en prenant contact avec tous les passagers, en leur adressant une notification d'annulation avec un préavis de 12 semaines [OMISSIS] (b) en augmentant les horaires d'ouverture de ses centres d'appel avec du personnel supplémentaire ; (c) en proposant à tous les passagers (i) un remboursement intégral immédiat sans condition (c'est-à-dire une **offre de remboursement**) ou (ii) la possibilité de réserver d'autres traversées (ci-après les « **traversées de substitution** ») [OMISSIS] de leur choix. La NTA conteste le fait que les passagers aient eu le choix allégué par Irish Ferries. [OMISSIS] Étant donné qu'il n'existait pas d'autre service identique sur la liaison, Irish Ferries a proposé toute une série de destinations au départ et à destination de différents ports (y compris, dans certains cas, Dublin et Cherbourg, et souvent, Rosslare et Roscoff) reliant l'Irlande et la France de manière directe (par exemple la veille ou le lendemain de leur traversée initialement prévue – ou à n'importe quelle autre date – selon les capacités) ou indirecte, c'est-à-dire en transitant par la Grande-Bretagne (ci-après le « pont terrestre »). Irish Ferries n'a pas proposé l'option d'un trajet via le pont terrestre à tous les passagers concernés par la première annulation, mais a aidé ceux qui souhaitaient l'emprunter. [OMISSIS] [éléments non pertinents pour l'examen des questions posées à titre préjudiciel] Les passagers réacheminés se sont vus offrir un bon de 150 euros à utiliser sur les lignes entre l'Irlande et la France en 2019 ; et (d) Irish Ferries a collaboré avec les passagers pour minimiser les perturbations.
22. Pour accueillir des passagers sur des navires de remplacement d'Irish Ferries, cette dernière avait réservé des places sur un autre navire, l'Oscar Wilde. [OMISSIS] [éléments non pertinents pour l'examen des questions posées à titre préjudiciel + argumentation des parties]
23. Si des passagers concernés étaient réacheminés à destination ou au départ de Rosslare (au lieu de Dublin) et/ou à destination ou au départ de Roscoff (au lieu de Cherbourg), Irish Ferries ne proposait pas de [Or. 6] rembourser les suppléments éventuellement supportés par ces passagers pour voyager à destination ou au départ de Rosslare et non de Dublin, et à destination ou au départ de Roscoff et non de Cherbourg (ci-après les « **suppléments** »). Irish Ferries le conteste [OMISSIS] et [OMISSIS] indique que tous les passagers ne supportaient pas de suppléments [OMISSIS] puisque certains d'entre eux se trouvaient plus près de Roscoff et passaient leurs vacances plus près de Roscoff que de Cherbourg.
24. Le 9 mai 2019, la NTA a écrit à Irish Ferries au sujet de la première annulation : (a) en déclarant que la NTA examinait les circonstances de cette première annulation « pour établir les modalités d'application du règlement dans ce cas » ;

- (b) en soulignant qu'« Irish Ferries a conclu que l'annulation était imputable à des circonstances extraordinaires » ; et (c) en demandant à Irish Ferries d'expliquer en quoi ces circonstances étaient extraordinaires et échappaient à la maîtrise d'Irish Ferries. Irish Ferries a présenté une argumentation détaillée à la NTA concernant la première annulation.
25. Irish Ferries relève que les compagnies de transbordeurs et les usagers considèrent généralement que, dans certaines circonstances, le pont terrestre et les services de transport directs sont interchangeables. Irish Ferries ajoute que ses concurrents exploitent également le pont terrestre, et que les mêmes navires et contrats de transport sont utilisés à la fois pour le pont terrestre et pour les traversées directes.
 26. Le 1^{er} juin 2018, la NTA a écrit à Irish Ferries en lui demandant des informations concernant le respect par cette dernière de l'article 18 [du règlement]. Irish Ferries a répondu le 8 juin 2018 et un échange de correspondance a suivi.
 27. Le 11 juin 2018, le chantier naval a annoncé à Irish Ferries que la livraison du navire serait encore retardée – jusqu'à une date indéterminée en septembre –. Cette notification a amené Irish Ferries à annuler toutes les traversées prévues après le 30 juillet 2018 ([OMISSIS] ci-après la [OMISSIS] « **seconde annulation** »). Finalement, le navire n'a été livré que le 12 décembre 2018, avec quelque 200 jours de retard.
 28. À l'instar de la première annulation, la seconde annulation était la conséquence de retards imputables à un sous-traitant du chantier naval qui n'avait aucun lien avec Irish Ferries et qui, comme l'affirme Irish Ferries, échappait à sa maîtrise. Le chantier naval a expliqué que ce retard était principalement dû à des câblages électriques et à des retards dans la livraison d'éléments intérieurs destinés aux espaces publics et dans l'installation du système électrique de la coque et du rouf [Or. 7] [OMISSIS]. [éléments non pertinents pour l'examen des questions posées à titre préjudiciel]
 29. Irish Ferries ne pouvait pas exploiter le navire car : (a) elle ne pouvait pas naviguer légalement sans avoir terminé les travaux restant à effectuer, parce que celui-ci n'était pas certifié par les autorités et qu'en tout état de cause, (b) le chantier naval gardait la propriété et le contrôle du navire inachevé. Par conséquent, Irish Ferries a immédiatement cherché à affréter un navire de remplacement apte à assurer la liaison, mais aucun n'était disponible.
 30. La seconde annulation a eu de graves conséquences. Toute la saison estivale 2018 a été annulée. Plus de 20 000 passagers ont été affectés par la première [OMISSIS] et la seconde annulations.
 31. À la suite de la notification de ce retard, et après pris contact avec des courtiers maritimes, Irish Ferries a contacté la NTA, les passagers, et a fait une annonce à la bourse irlandaise et londonienne.

32. Irish Ferries a fait diligence pour accueillir les passagers concernés, par exemple : (a) en annonçant la seconde annulation dès qu'elle a confirmé qu'il n'était pas possible d'affréter un navire de remplacement ; (b) en facilitant la communication avec tous les passagers ⁴ [OMISSIS] (c) en augmentant les heures d'ouverture des centres d'appel et en employant plus de personnel ; (d) en donnant aux passagers un préavis d'au moins 7 semaines, pouvant aller jusqu'à 12 semaines pour beaucoup d'entre eux ; (e) en offrant aux passagers la possibilité d'annuler et d'obtenir un remboursement intégral immédiat (c'est-à-dire par l'offre de remboursement) ; (f) en proposant aux passagers la possibilité d'effectuer des liaisons de substitution vers la France (sans remboursement des éventuels suppléments) ⁵ ; (g) en les réacheminant par le pont terrestre, et Irish Ferries précise que les passagers pouvaient choisir parmi un certain nombre d'options de pont terrestre, et pouvaient partir de n'importe quel port ferry irlandais à destination de ports français tels que Cherbourg, Roscoff, Calais et Caen (les frais de carburant supportés pour traverser la Grande-Bretagne étant remboursés au passager) et (h) en offrant un bon de 150 euros aux [Or. 8] passagers à valoir sur les traversées entre l'Irlande et la France proposés par Irish Ferries en 2019.
33. Irish Ferries relève qu'elle a accueilli autant de passagers que possible (au plus fort de la saison estivale) en réaménageant les itinéraires des passagers et en plaçant des cadeaux de courtoisie dans la cabine des passagers sur les traversées qui avaient été différées. En tout état de cause, Irish Ferries indique qu'elle a collaboré avec les passagers pour prendre toutes les mesures susceptibles de réduire les perturbations de leurs plans de voyage.
34. La grande majorité des passagers a opté pour les traversées de substitution, 82 % d'entre eux ayant choisi des traversées de substitution avec Irish Ferries ou d'autres transporteurs et 3 % le pont terrestre, les 15 % restants ayant accepté un remboursement intégral.
35. [OMISSIS] [éléments non essentiels qui sont, en tout état de cause, repris dans le sommaire des arguments des parties ci-après]
36. [OMISSIS] ⁶ [OMISSIS] [éléments non essentiels qui sont, en tout état de cause, repris dans le sommaire des arguments des parties ci-après]
37. [OMISSIS] [éléments non pertinents pour les questions soulevées à titre préjudiciel] [Or. 9]
38. Pour les passagers ayant choisi les traversées de substitution : (a) les éventuels suppléments n'ont pas été facturés aux passagers mais ont été payés par Irish Ferries ; et (b) les éventuelles différences concernant les « dépenses à bord » ont

⁴ [OMISSIS]

⁵ [OMISSIS]

⁶ [OMISSIS]

été remboursées par Irish Ferries. Les passagers ayant opté pour le pont terrestre ont été remboursés par Irish Ferries pour le carburant nécessaire à la traversée de la Grande-Bretagne.

39. Les passagers étaient en contact avec le centre d'appel d'Irish Ferries et ont discuté de leur situation individuelle avec son personnel. Irish Ferries soutient que, dans tous les cas, les changements de réservation étaient subordonnés à l'accord des passagers.
40. D'après la NTA, Irish Ferries n'a pas versé d'indemnisation aux passagers concernés qui avaient demandé une indemnisation pour le retard à l'arrivée à la destination finale, comme le prévoyait le contrat de transport, conformément aux dispositions de l'article 19 du règlement. Irish Ferries conteste cette allégation compte tenu notamment de son point de vue sur l'applicabilité et sur l'application du règlement et de son affirmation selon laquelle les articles 18 et 19 ne s'appliquent pas simultanément.
41. La NTA a émis une « notification préliminaire » qui a été remise à Irish Ferries le 1^{er} août 2018. [OMISSIS]

[OMISSIS] [éléments non pertinents dès lors qu'il s'agit d'une décision intermédiaire menant à la décision contestée devant la juridiction de renvoi] [Or. 10]
42. Irish Ferries a eu la possibilité de présenter des observations sur la notification préliminaire, ce qu'elle a fait le 15 août 2018. Le conseil d'administration de la NTA a rendu sa décision le 19 octobre 2018.
43. La décision du 19 octobre 2018 contenait la motivation de la décision et les conclusions spécifiques suivantes (qu'Irish Ferries conteste), à savoir :
 - i. que le règlement s'appliquait aux annulations des traversées du *W.B. Yeats* entre Dublin et Cherbourg pendant l'été 2018 ;
 - ii. que la NTA était d'avis qu'Irish Ferries n'avait pas respecté, et ne respectait pas (ou avait enfreint et enfreignait), l'article 18 du règlement concernant les traversées annulées, dans les conditions et pour les raisons évoquées dans la décision du 19 octobre 2018 ; et
 - iii. que la NTA était d'avis qu'Irish Ferries n'avait pas respecté, et ne respectait pas (ou avait enfreint et enfreignait), l'article 19 du règlement concernant les traversées annulées pour les raisons évoquées dans la décision.
44. Irish Ferries conteste le caractère suffisant des raisons évoquées.

45. Le 22 octobre 2018, Irish Ferries a reçu une notification au titre de l'article 18 (ci-après la « **notification au titre de l'article 18** ») ainsi qu'une notification au titre de l'article 19 (ci-après la « **notification au titre de l'article 19** »), conformément à l'article 4(1) du règlement relatif à l'Union européenne (Les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure) de 2012 (SI n° 394 de 2012) (ci-après le « **règlement de 2012** »). Une copie de la décision du 19 octobre [Or. 11] 2018 a également été remise à Irish Ferries ainsi qu'une copie intégrale de toutes les pièces dont le conseil d'administration disposait lorsqu'il a adopté la décision du 19 octobre 2018.
46. Conformément à l'article 4(2) du règlement de 2012, Irish Ferries était habilitée à présenter des observations à la NTA dans un délai de 21 jours suivant la signification de la notification au titre de l'article 18 et de la notification au titre de l'article 19. La NTA avait l'obligation d'examiner toutes ces observations et, par la voie d'une ou plusieurs notifications, de confirmer, modifier ou retirer la notification au titre de l'article 18 et la notification au titre de l'article 19. Irish Ferries a présenté des observations les 12 et 27 novembre 2018.
47. Par décision du 25 janvier 2019 (qui fait l'objet de la présente procédure), le conseil d'administration de la NTA a décidé de confirmer la notification au titre de l'article 18 et la notification au titre de l'article 19.
48. Conformément à la décision du 25 janvier 2019, la NTA a adressé des notifications à Irish Ferries confirmant la notification au titre de l'article 18 et la notification au titre de l'article 19, ainsi que la notification au titre de l'article 18 telle que confirmée et la notification au titre de l'article 19 telle que confirmée.
- a. La notification au titre de l'article 18 énonce ce qui suit :
- « concernant les passagers affectés par les traversées annulées, si ces passagers ont dû voyager à destination ou au départ de Rosslare (au lieu de Dublin), et/ou à destination ou au départ de Roscoff (au lieu de Cherbourg), Irish Ferries doit rembourser les suppléments éventuels supportés par lesdits passagers voyageant à destination ou au départ de Rosslare au lieu de Dublin, et à destination ou au départ de Roscoff au lieu de Cherbourg » ;*
et
- b. La notification au titre de l'article 19 impose à Irish Ferries :
- « de verser une indemnisation aux passagers concernés qui ont déjà demandé une indemnisation à Irish Ferries pour le retard à la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport, lorsque ce retard répond aux critères visés à l'article 19, paragraphe 1, sous a) à d), du règlement [...], conformément aux dispositions de l'article 19 du règlement [...] ».*
49. [OMISSIS] [éléments non pertinents pour les questions soulevées à titre préjudiciel] [Or. 12]

IV. Dispositions légales applicables

50. Le règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 334, p. 1 à 16) ; ELI : <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/1177/oj>.
51. L'attention de la Cour de justice de l'Union européenne est attirée sur le règlement en général, mais en particulier sur les considérants 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 22 et sur les articles 2, 18, 19, 20, 24 et 25, ainsi que sur le droit de l'Union d'une manière générale, y compris le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.
52. Irish Ferries fait également référence aux articles 16, 17, 20 et 47 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (ci-après la « Charte »), ainsi qu'aux principes généraux de proportionnalité, de sécurité juridique et d'égalité de traitement.
53. La législation nationale pertinente est le règlement de 2012. La NTA est désignée comme étant l'organisme national chargé de l'application en vertu de l'article 3 du règlement de 2012.
54. Conformément à l'article 4(1) du règlement de 2012, si la NTA estime qu'un prestataire ne respecte pas ou enfreint le règlement, elle lui adresse, d'office ou à la suite d'une plainte présentée par un passager, « *une notification précisant le manquement ou la violation en cause, qui oblige ce dernier à prendre les mesures spécifiées dans la notification, dans le délai mentionné, afin de se conformer à la notification.* »
55. L'article 4(2) dispose en outre que lorsqu'une [OMISSIS] notification est adressée en application de l'article 4(1), le prestataire peut présenter des observations à la NTA dans un délai de 21 jours suivant la signification de la notification. La NTA examine toutes ces observations et, par voie de notification, confirme, modifie ou retire la notification. **[Or. 13]**
56. En application de l'article 4(3) du règlement de 2012, le non-respect des notifications constitue une infraction engageant la responsabilité du contrevenant qui est passible : (i) en cas de condamnation sommaire, d'une amende de classe A (soit 5 000 euros) ; ou (ii) en cas de condamnation suivant mise en accusation, d'une amende ne dépassant pas 250 000 euros.

57. La Cour n'a pas interprété le règlement ⁷. Les questions soulevées dans la présente procédure sont nouvelles et les réponses demeurent ambiguës.

V. Les motifs du renvoi préjudiciel

58. Le règlement est déterminant pour l'issue de la procédure. Les parties ont mis à jour des désaccords sur l'interprétation et l'application du règlement, sur lesquels il n'existe pas de jurisprudence pertinente. Un résumé des arguments juridiques avancés tant par Irish Ferries que par la NTA est exposé ci-dessous.

Résumé des arguments juridiques d'Irish Ferries

59. Les arguments d'Irish Ferries, pour autant qu'ils soient pertinents au regard de la présente demande de décision préjudicielle, sont les suivants :

- a. **Interprétation erronée du règlement** – la NTA n'a pas interprété le règlement au regard de son libellé, de son économie, de son objet, et de la manière dont le droit de l'Union (y compris la [OMISSIS] Charte [OMISSIS] et les principes généraux du droit de l'Union) doit être interprété ;
- b. **Application erronée du règlement en général** – le règlement ne s'applique pas lorsqu'un préavis de plusieurs semaines ou de plusieurs mois est adressé aux passagers. L'économie et les termes du règlement font ressortir qu'il s'applique aux passagers en phase de croisière et/ou en transit (voir, par exemple, les références aux minutes de retard annoncées après l'arrivée au terminal). Irish Ferries pense que son point de vue est corroboré par les termes et le contexte du règlement, sa finalité et sa genèse, ainsi que par les principes de proportionnalité et d'égalité de traitement. À cet égard en particulier, Irish Ferries fait référence à l'article 16, paragraphe 1, à l'article 17, paragraphe 1, à l'article 18, paragraphe 1, à l'article 18, paragraphe 3, aux considérants 12 et 13 et au chapitre III. Irish Ferries ajoute que le considérant 1 du règlement indique qu'il a pour but d'assurer « *un niveau élevé de protection des [Or. 14] passagers, comparable à celui des autres modes de transport* », et, à cet égard, Irish Ferries évoque la situation au regard du règlement 261/2004 (ci-après « **le règlement sur les passagers aériens** »). La position d'Irish Ferries est étayée par la proposition initiale de règlement de la Commission et par *l'avis du Comité économique et social européen sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure* (ci-après l'« **avis du CESE** »). Le règlement ne s'applique pas non

⁷ Par souci d'exhaustivité, il est à noter que le règlement 1177/2010 est cité dans l'arrêt du 26 septembre 2013, ÖBB-Personenverkehr AG (C-509/11, EU:C:2013:613, points 27 et 46).

plus lorsqu'un exploitant de transbordeurs n'a pas de navire disponible pour des raisons qui échappent à sa maîtrise. Afin de lever toute ambiguïté, Irish Ferries verse une indemnisation au titre du règlement lorsqu'il est applicable, mais elle estime qu'il ne l'était pas en l'espèce ;

- c. **Erreurs dans l'économie du règlement** – quand bien même le règlement serait applicable, la NTA a commis une erreur en considérant que les articles 18 et 19 peuvent s'appliquer conjointement et simultanément au même passager. Le règlement n'a pas été conçu pour infliger une double sanction aux transporteurs. Il serait erroné d'interpréter l'article 19 (relatif aux retards à l'« arrivée ») comme étant applicable lorsque le départ a été « annulé ». À cet égard, Irish Ferries fait une nouvelle fois référence aux termes, au contexte et à la finalité du règlement et, en particulier, à l'article 3 et à l'article 19, paragraphe 1. Irish Ferries relève également que le règlement doit être interprété conformément au principe de proportionnalité. À tout le moins, on ne saurait valablement considérer, selon Irish Ferries, que l'article 19 du règlement s'applique à des passagers ayant bénéficié d'un remboursement au titre de l'article 18. De même, il y avait, en l'espèce, des circonstances extraordinaires ;
- d. **Erreurs consistant à considérer qu'Irish Ferries n'a pas respecté l'article 18 et/ou l'article 19** – quand bien même le règlement serait applicable, la NTA a commis une erreur en considérant qu'Irish Ferries n'a pas respecté ces articles. En ce qui concerne l'article 18, Irish Ferries a immédiatement proposé aux passagers le choix entre : un réacheminement vers leur destination finale dans des conditions comparables sans supplément (c'est-à-dire la « **nouvelle offre de contrat** ») ; ou le remboursement du prix du billet. En ce qui concerne l'article 19, les passagers ayant accepté la nouvelle offre de contrat n'étaient pas retardés à « l'arrivée à la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport », c'est-à-dire la destination finale telle qu'établie dans le nouveau contrat, qui était le seul « contrat de transport » applicable et pertinent au moment de leur voyage aux fins de l'article 19. (Dans le cas où la seconde traversée serait retardée, l'article 19 s'appliquerait alors à *cette* traversée [Or. 15] mais pas à la première traversée annulée, car, dans le cas contraire, un passager pourrait demander une indemnisation pour deux traversées retardées, dont une qu'ils n'auraient jamais effectuée). Par ailleurs, et pour lever toute ambiguïté, Irish Ferries soutient que le pont terrestre comprend le réacheminement dans des conditions comparables, eu égard notamment aux nombreuses preuves de son interchangeabilité avec les liaisons directes et de sa popularité auprès des passagers. Le pont terrestre reste une option ouverte à la fois aux passagers et au fret pour voyager entre l'Irlande et la France, même lorsque des traversées directes entre l'Irlande et la France sont

disponibles. Il arrive fréquemment que des passagers passent de l'option des services directs à celle du pont terrestre. À certaines périodes de l'année, le pont terrestre est le seul moyen de relier l'Irlande et la France par navire.

- e. **Interprétation erronée et/ou application erronée de l'article 18** – quand bien même le règlement serait applicable, la NTA a commis une erreur en concluant que l'article 18, paragraphe 1, sous a), – qui requiert un « réacheminement vers la destination finale » – impose un réacheminement par les mêmes ports et/ou « port d'embarquement » et/ou « port de débarquement » et/ou « port d'arrivée » (Dublin-Cherbourg), et non un réacheminement vers la même « destination finale » en passant par des ports différents (et réalisable par un réacheminement qui relierait par exemple Rosslare et Roscoff). Irish Ferries invoque son offre de voyage par le pont terrestre avec le paiement du supplément de carburant comme une voie de recours alternative prévue par l'article 18. La position d'Irish Ferries est corroborée par une lecture contextuelle du règlement.
- f. **Interprétation et/ou application erronée de l'article 19** – quand bien même le règlement serait applicable, la NTA a fait une interprétation et/ou une application erronée de l'article 19. La NTA a émis une notification au titre de l'article 19 en ce qui concerne une « annulation » de services. Or, l'article 19 ne porte pas sur les « annulations ». L'article 19 porte sur le « retard à l'arrivée », comme l'indiquent son titre (« Indemnisation relative au prix du billet en cas de retard à l'arrivée ») et son contenu. À cet égard, l'article 19 doit également être distingué de l'article 18, lequel porte sur le réacheminement et le remboursement en cas de départs annulés ou retardés. Là encore, il convient au moins de faire une distinction entre les passagers ayant été remboursés en vertu de l'article 18 et ceux qui ont été réacheminés.

En outre, la NTA a commis une erreur en ne considérant pas que l'application de l'article 19 était écartée par l'article 20, paragraphe 4, ni que les circonstances de l'espèce étaient extraordinaires. À cet égard, Irish Ferries renvoie à la série d'affaires tranchées sous l'empire du règlement sur les passagers aériens [Or. 16] qu'elle juge utile en la matière. Irish Ferries soutient qu'elles font partie des types de circonstances dont la Cour reconnaît qu'elles sont « extraordinaires ».

Irish Ferries souligne que les circonstances mentionnées au considérant 17 ne sont pas exhaustives. La construction navale ne relève pas des activités normales d'Irish Ferries. La thèse d'Irish Ferries est étayée par les travaux préparatoires qui renvoient en particulier au *rapport du COREPER sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des*

passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs, et à l'avis du CESE, ainsi qu'à la position (UE) n° 5/2010 du Conseil arrêtée en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure.

La NTA relève qu'Irish Ferries ne peut pas invoquer l'existence de circonstances extraordinaires puisqu'elle a accepté des réservations anticipées, mais cette position est erronée. En particulier, le fait de ne pas accepter de réservations avant que le navire ne soit livré représenterait une charge insoutenable et déraisonnable pour les compagnies maritimes. Par exemple, la plupart des passagers voyagent habituellement une fois par an pendant l'été sur la ligne Irlande-France, et ils réservent généralement leur place plusieurs mois à l'avance. Irish Ferries a agi conformément aux normes d'usage raisonnables du secteur. Si le *W.B. Yeats* devait être livré, par exemple, au début de l'été 2018, aucune réservation ne pouvait (selon la NTA) être enregistrée avant [cette date, de sorte que] [OMISSIS] la liaison Irlande-France (qui est un service d'été) n'aurait généré aucune recette avant l'enregistrement des réservations pour l'été 2019 (soit près d'un an plus tard). Cette charge serait insoutenable dans le contexte de la détention d'actifs de plusieurs millions d'euros improductifs.

- g. **Excès de pouvoir** – la décision et les notifications [attaquées] ont été adoptées dans le cadre d'un excès de pouvoir. L'article 25, paragraphe 1 obligeait chaque État membre à désigner un organisme chargé de l'application du règlement « en ce qui concerne les services de transport de passagers et les croisières à partir de ports situés sur son territoire et les services de transport de passagers en provenance d'un pays tiers à destination de ces ports ». La NTA a tenté d'exercer sa compétence [Or. 17] concernant des services au départ de la France qui relèvent de la compétence de l'autorité française.
- h. **Non-application de l'article 24** – quand bien même le règlement serait applicable, la NTA n'a pas appliqué l'article 24 correctement. L'article 24 a pour effet juridique d'imposer une obligation contraignante à tout passager demandant une indemnisation au titre du règlement, à savoir d'introduire une plainte dans un délai de deux mois à partir de la date à laquelle le service a été exécuté ou aurait dû être exécuté. La NTA a omis de limiter l'effet de la décision et des notifications aux passagers qui avaient déposé une plainte conformément à l'article 24.

- i. **Violation du principe de sécurité juridique** – la NTA a violé le principe de sécurité juridique dans la mesure où : la décision et/ou les notifications n'identifient pas le destinataire de manière suffisamment claire en faisant référence à « *de nombreux cas* » de passagers concernés ne s'étant pas vus proposer de réacheminement « *sans supplément* », sans pour autant définir ces termes ; la NTA a voulu appliquer les articles 18 et 19 à une traversée qui a été remplacée par une seconde traversée ; la décision et les notifications ne définissent pas la notion de « prix du billet » visée à l'article 19, paragraphe 2, du règlement (et, en particulier, ne précisent pas si ces termes incluent des « suppléments en option » tels que le prix d'une cabine) ;
- j. **Violation du principe de proportionnalité** – la NTA a violé le principe de proportionnalité compte tenu, notamment, de l'effet oppressif de la décision et/ou des notifications sur Irish Ferries ;
- k. **Violation des droits que la Charte confère à Irish Ferries** – la NTA a violé les droits qu'Irish Ferries tire de la Charte (en particulier des articles 16 et 17)[.] [OMISSIS] Plus particulièrement, la décision et les notifications entraînent une atteinte grave et injustifiée aux droits d'Irish Ferries et violent la liberté contractuelle d'Irish Ferries en l'empêchant d'annuler tout contrat conclu avec un passager, y compris en respectant les termes de ce contrat, sans engager sa responsabilité au titre du règlement.
- l. **Erreur manifeste** – la décision et les notifications sont entachées d'une erreur manifeste ;
- m. **Violation de l'obligation de motivation et/ou de l'article 47 de la Charte** – la NTA a omis de fournir une motivation appropriée, en particulier au regard des sanctions pénales infligées en cas de non-respect de la notification ; **[Or. 18]**
- n. **L'invalidité du règlement** – quand bien même la NTA aurait correctement interprété et appliqué le règlement, Irish Ferries soutient que le règlement n'en est pas moins invalide. En particulier, Irish Ferries affirme que le règlement viole les principes généraux du droit de l'Union : le principe de sécurité juridique, dans la mesure où il impose des obligations lourdes aux transporteurs en l'absence de base juridique claire, et/ou le principe de proportionnalité en ce que l'article 19, paragraphe 1 impose l'obligation de verser une indemnisation par référence à un pourcentage du « *prix du billet* » sans définir la notion de « *prix du billet* » ; la Charte et en particulier ses articles 16, 17 et 20, ainsi que le principe d'égalité de traitement en ne traitant pas de la même manière les exploitants de transbordeurs et les exploitants de lignes aériennes qui se trouvent dans une situation comparable.

Résumé des arguments de la NTA :

- a. **Interprétation correcte du règlement** – l’objectif du règlement est d’assurer un niveau élevé de protection des passagers utilisant un transport par voie navigable n’importe où dans l’Union européenne en établissant certains droits et une qualité de service minimum dans toute l’Union. En adoptant la décision et en émettant les notifications, la NTA a interprété et appliqué le règlement conformément à son libellé, son économie et ses objectifs et en a donné une interprétation finaliste et téléologique conformément aux exigences du droit de l’Union.
- b. **Application du règlement d’une manière générale** – d’après la NTA, le règlement s’applique aux annulations des traversées qui étaient prévues sur la liaison au cours de la saison 2018.
- c. **Préavis** – l’article 18, paragraphe 1, du règlement s’applique lorsque l’on peut raisonnablement s’attendre à une annulation d’un service de transport de passagers, et l’article 18, paragraphe 2 s’applique lorsqu’il y a eu une annulation du service de transport de passagers. En l’espèce, les traversées sur le *W.B. Yeats* ayant été annulées, l’article 18 s’applique. L’application de l’article 18 n’est écartée que lorsque les conditions de l’article 20, paragraphe 1 sont remplies, ce qui n’est pas le cas ici. Le règlement ne prévoit pas qu’en cas de préavis d’annulations ou de préavis d’une durée particulière (que ce soit des semaines ou des mois), le règlement ne s’applique pas.
- d. **Passagers en phase de croisière ou en transit** – l’application de l’article 18 n’est pas subordonnée au fait que des passagers soient dans un port au moment de l’annulation, et rien dans le libellé de l’article 18 n’indique qu’il ne s’applique que lorsqu’un passager est en phase de croisière/en transit.

[Or. 19] Par ailleurs, une telle interprétation ne serait pas conforme aux termes de l’article 18 ni aux objectifs du règlement visant à assurer un niveau élevé de protection des passagers utilisant un transport par voie navigable dans l’Union européenne. De même, rien dans le libellé de l’article 19 n’indique qu’il ne s’applique pas (1) en cas de préavis d’annulation et/ou (2) qu’il ne s’applique qu’aux passagers qui sont en phase de croisière et/ou en transit.

- e. **Ports d’embarquement et disponibilité d’un navire** – l’article 2 du règlement prévoit que celui-ci s’applique dès lors que des services de transport sont fournis à des passagers utilisant ces services lorsque le port d’embarquement est situé sur le territoire d’un État membre. Étant donné que les ports d’embarquement (Dublin et Cherbourg) sont situés sur le territoire d’un État membre, le règlement s’applique aux services de transport de passagers en cause, à moins qu’Irish Ferries puisse se prévaloir de l’une des exemptions du règlement. Ni l’article 2 ni aucune autre

disposition ne permettent d'étayer l'allégation selon laquelle l'application du règlement est écartée si le navire n'est pas disponible pour des services de transport de passagers.

- f. **Économie du règlement** – l'article 18, paragraphe 1, du règlement s'applique lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à une annulation d'un service de transport de passagers, et l'article 18, paragraphe 2 s'applique lorsqu'il y a eu une annulation du service de transport de passagers. S'il est constant que l'article 19 n'utilise pas le terme « annulation » comme motif de retard, lorsque des services de transport de passagers sont annulés et que des passagers concernés sont réacheminés de sorte qu'ils arrivent plus tard à la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport, ils « *subissent un retard à l'arrivée à la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport* » au sens de l'article 19. Selon les faits d'une espèce donnée, les articles 18 et 19 peuvent s'appliquer conjointement et simultanément. L'application des articles 18 et 19 au même passager ne constitue ni une double sanction pour le transporteur ni une aubaine pour le passager, et une telle application est conforme à l'intention de l'auteur du règlement.

La NTA n'admet pas que, lorsqu'un passager est d'accord avec un « *réacheminement vers la destination finale, telle qu'établie dans le contrat de transport, sans aucun supplément, dans des conditions comparables et dans les meilleurs délais* » au titre de l'article 18, paragraphe 1, sous a), cela entraîne une modification des termes du contrat de transport qui revient à priver les passagers concernés des droits que leur confère l'article 19 concernant ce contrat de transport et à remplacer celui-ci par un nouveau contrat de transport. Aux fins du règlement, le contrat de transport était celui qui avait été [Or. 20] conclu entre le passager et Irish Ferries concernant la traversée sur le *W.B. Yeats*, et la NTA réfute par conséquent l'idée que des passagers n'aient subi aucun retard à « *l'arrivée à la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport* ». La référence au « contrat de transport » visé à l'article 19, paragraphe 1 est une référence au « contrat de transport » conclu entre le passager et le transporteur. Elle n'admet pas qu'il existe une « nouvelle offre de contrat » ou qu'un nouveau contrat ait été conclu entre le passager et le transporteur lorsque le passager consent à un réacheminement ou à un remboursement au titre de l'article 18, paragraphe 1 selon les modalités alléguées par Irish Ferries.

- g. **Conclusion selon laquelle Irish Ferries n'a pas respecté l'article 18 et/ou l'article 19 -**

Il est constant qu'Irish Ferries a offert au moins à certains passagers concernés un choix entre le réacheminement et le remboursement, mais la NTA ne connaît pas le détail exact des options qui ont été proposées aux passagers individuellement.

Toutefois, la NTA considère que les propositions faites par Irish Ferries aux passagers concernés ne respectaient pas les obligations qui incombent à cette dernière en vertu de l'article 18.

Le réacheminement proposé par Irish Ferries ne respectait pas les conditions de l'article 18, paragraphe 1, sous a), dans la mesure où (a) le réacheminement devait être effectué vers la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport, dans des conditions comparables, alors que certains passagers concernés ne se sont pas vus proposer de réacheminement vers la destination finale puisqu'ils ont été réacheminés de Rosslare à Roscoff et non de Dublin à Cherbourg (et inversement sur le trajet de retour de la liaison), et (b) dans beaucoup de cas, les passagers concernés ne se sont pas vus proposer de réacheminement « *sans aucun supplément* » [car] Irish Ferries n'a pas remboursé les suppléments supportés par les passagers voyageant à destination et au départ de Rosslare au lieu de Dublin, et à destination et au départ de Roscoff au lieu de Cherbourg.

Concernant le pont terrestre, Irish Ferries n'a pas proposé cette option à tous les passagers concernés par la première annulation, mais a aidé ceux qui souhaitaient l'emprunter. La NTA reconnaît que le pont terrestre a été proposé aux passagers concernés par la seconde annulation.

La NTA soutient que le fait qu'Irish Ferries ait aidé certains passagers concernés par la première annulation souhaitant emprunter le pont terrestre et que celui-ci ait été l'une des alternatives proposées par Irish Ferries aux passagers concernés par la seconde annulation ne signifie pas que l'article 18 a été respecté. Si la NTA ne s'est pas prononcée sur le point de savoir si le pont terrestre constituait un « *réacheminement dans des [Or. 21] conditions comparables* » au sens de l'article 18, elle n'accepte pas pour autant l'affirmation d'Irish Ferries selon laquelle l'option du pont terrestre constituait un « réacheminement dans des conditions comparables » au sens de l'article 18.

En outre, elle réfute l'idée que la remise d'un bon de 150 euros aille au-delà des obligations que le règlement impose à Irish Ferries.

- h. **Interprétation et application de l'article 18** – la NTA conteste avoir commis une erreur en concluant qu'un « *réacheminement vers la destination finale* » impliquait un réacheminement par les mêmes ports. Elle réfute l'affirmation selon laquelle l'interprétation et l'application de l'article 18 prônées par la NTA est erronée au motif qu'il n'y avait pas d'autre service de transport disponible comparable entre Dublin et Cherbourg. Le règlement ne contient pas de définition de l'expression « destination finale », mais celle-ci fait à l'évidence référence à la destination spécifiée dans le contrat de transport et non à la destination finale d'un passager.

- i. **Interprétation et application de l'article 19** – la NTA n'a pas interprété ni appliqué l'article 19 de manière erronée. La NTA a interprété et appliqué le règlement conformément à son libellé et à ses objectifs et en a donné une interprétation finaliste et téléologique.
- j. **Retards à l'arrivée à la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport** – si l'article 19 n'utilise pas le terme « annulation » comme motif de retard à l'arrivée lorsque des services de transport sont annulés et que des passagers sont réacheminés de sorte qu'ils arrivent plus tard à la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport, ils « *subissent un retard à l'arrivée à la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport* ». Rien ne justifie de traiter ces passagers retardés différemment de ceux dont la traversée est annulée.

Il est évident que l'article 19 s'applique aux retards dus à des annulations. L'article 20, paragraphe 4, du règlement précise les cas dans lesquels l'article 19 est inapplicable, et prévoit que l'article 19 ne s'applique pas lorsque le transporteur prouve que l'annulation ou le retard sont dus à des conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité ou à des circonstances extraordinaires empêchant l'exécution du service de transport de passagers, qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Par ailleurs, le considérant 19 du règlement précise aussi que la Cour de justice de l'Union européenne a déjà statué sur les problèmes entraînant des annulations ou des retards considérant que ceux-ci peuvent relever de la notion de circonstances extraordinaires [Or. 22] seulement s'ils découlent d'événements qui ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur concerné et qui échappent à la maîtrise effective de ce dernier.

- k. **Circonstances extraordinaires** – la charge de la preuve de l'existence de circonstances extraordinaires susceptibles d'écarter l'application de l'article 19, paragraphe 1, du règlement incombe à Irish Ferries, laquelle ne s'est pas acquittée de cette obligation.

La non-disponibilité d'un navire neuf ne relève pas de « circonstances extraordinaires » au sens de l'article 20, paragraphe 4. Le critère visé à l'article 20, paragraphe 4 implique d'examiner si les circonstances extraordinaires empêchant l'exécution du service de transport de passagers n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. La NTA soutient que les événements n'échappaient pas à la maîtrise d'Irish Ferries et/ou qu'Irish Ferries [n'a pas pris] toutes les mesures raisonnables pour éviter que ces événements se produisent, comme l'exige l'article 20, paragraphe 4. L'annulation des services de transport de passagers aurait pu être évitée si Irish Ferries n'avait pas enregistré de réservations pour lesdits services et conclu de contrats de transport alors qu'elle n'était ni propriétaire ni en possession du navire grâce auquel ces services devaient être fournis et qu'il existait un risque intrinsèque qu'elle ne

soit pas en possession du navire au moment où ces services devaient être fournis conformément au contrat de transport pertinent.

Si la NTA admet qu'Irish Ferries ne construit pas de navires et s'en remet à d'autres pour le faire, elle considère que la « *non-disponibilité d'un navire neuf est un événement qui est inhérent à l'exercice normal de l'activité de transporteur* » et/ou que « *le retard de livraison du navire est inhérent à l'exercice normal de l'activité d'Irish Ferries* ». Aux fins de l'article 20, paragraphe 4, la durée du retard de livraison du navire n'a aucune incidence sur le point de savoir si les circonstances étaient extraordinaires.

1. **Excès de pouvoir** – l'article 25, paragraphe 1 dispose que (a) chaque État membre désigne un organisme chargé de l'application du règlement en ce qui concerne les services de transport de passagers et les croisières à partir de ports situés sur son territoire et les services de transport de passagers en provenance d'un pays tiers à destination de ces ports, et (b) que cet organisme ainsi désigné est tenu de prendre les mesures nécessaires pour assurer le respect du règlement.

Le règlement prévoit la coopération entre les organismes nationaux chargés de l'application et celle-ci est expressément visée à l'article 25, paragraphe 3, qui énonce qu'un passager peut [Or. 23] déposer une plainte auprès d'un organisme désigné en vertu du paragraphe 1 et que cette plainte peut être déposée « *auprès de tout autre organisme compétent désigné par un État membre* ».

Il serait incompatible avec l'économie du règlement et avec l'objectif visant à assurer un niveau élevé de protection des passagers utilisant un transport par voie navigable partout dans l'Union européenne d'obliger des passagers ayant conclu un contrat de transport avec une compagnie maritime pour une traversée dans le sens du retour de déposer deux plaintes séparées auprès de deux organismes nationaux distincts chargés de l'application concernant ce contrat de transport, avec la possibilité de résultats incompatibles.

- m. **Non-application de l'article 24** – l'article 24 est une disposition autonome relative aux plaintes qui est sans rapport avec l'indemnisation. Par ailleurs, l'article 24 n'impose pas d'obligation contraignante à tout passager demandant une indemnisation au titre du règlement d'introduire une plainte dans un délai de deux mois à partir de la date à laquelle le service a été exécuté ou aurait dû être exécuté, comme le soutient Irish Ferries.

Les droits que le passager tire des articles 18 et 19 ne sont pas subordonnés au dépôt d'une plainte au titre de l'article 24 auprès du transporteur ou de l'organisme national chargé de l'application. Par conséquent, il n'y avait pas d'obligation de limiter les notifications émises au titre des articles 18 et 19 aux passagers ayant déposé une plainte conformément à l'article 24.

- n. **Validité du règlement** – la NTA réfute l’argument tiré de l’invalidité du règlement.
- o. **Violation du principe de sécurité juridique** – les notifications au titre des articles 18 et 19 sont claires et définissent précisément les mesures qu’Irish Ferries doit prendre.

Ni la décision du 25 janvier 2019, ni la notification au titre de l’article 18, ni la notification au titre de l’article 19 ne définissent l’expression « prix du billet », et cette définition n’était pas non plus nécessaire, sachant que (1) la décision du 25 janvier 2019 confirmait la notification au titre de l’article 18 et la notification au titre de l’article 19, et qu’il n’y avait pas lieu de définir les termes « prix du billet » aux fins de cette décision, et que (2) la notification au titre de l’article 18 ne fait pas référence au « prix du billet », et que (3) la notification au titre de l’article 19 ne définit pas les termes « prix du billet » aux fins de cette notification, puisque l’article 19, paragraphe 3, du règlement énonce clairement que « *[l]’indemnisation est calculée par rapport au prix que le passager a réellement payé pour le service de transport de passagers ayant subi un retard* ».

- p. **Violation du principe de proportionnalité** – la NTA réfute l’allégation selon laquelle la décision du 25 janvier 2019 et/ou la notification au titre de l’article 18 et/ou la notification au titre de l’article 19 étaient **[Or. 24]** disproportionnées par rapport à l’objectif visant à assurer un niveau élevé de protection des passagers, qui est l’un des objectifs du règlement.

La décision du 25 janvier 2019 et/ou la notification au titre de l’article 18 et/ou la notification au titre de l’article 19 sont adaptées aux différentes situations des différents passagers concernés. En particulier, la notification au titre de l’article 18 est limitée aux passagers [qui] [OMISSIS] devaient voyager à destination et au départ de Rosslare (au lieu de Dublin) et/ou à destination et au départ de Roscoff (au lieu de Cherbourg) et oblige Irish Ferries à rembourser les suppléments supportés par les passagers concernés voyageant à destination et au départ de Rosslare et non de Dublin et/ou à destination et au départ de Roscoff et non de Cherbourg. La notification au titre de l’article 19 est limitée aux passagers ayant déjà demandé une indemnisation à Irish Ferries pour le retard à l’arrivée à la destination finale telle qu’établie dans le contrat de transport lorsque ce retard répond aux critères visés à l’article 19, paragraphe 1, sous a) à d), du règlement.

- q. **Violation des droits qu’Irish Ferries tire de la Charte** – la décision du 25 janvier 2019 et/ou la notification au titre de l’article 18 et/ou la notification au titre de l’article 19 ne constituent pas une atteinte flagrante et injustifiée aux droits de propriété d’Irish Ferries, à son droit de gagner sa vie, ni à son droit à la liberté contractuelle et commerciale, dans la mesure où ces droits sont protégés par la Charte. Dans ces conditions, ces droits peuvent être limités par des dispositions réglementaires telles que le

règlement, qui poursuit un objectif d'intérêt public important, celui d'assurer un niveau élevé de protection des passagers. Elle conteste le fait que la décision du 25 janvier 2019 et/ou la notification au titre de l'article 18 et/ou la notification au titre de l'article 19 remettent en cause les contrats conclus par Irish Ferries avec des passagers et empêchent cette dernière d'annuler tout contrat conclu avec des passagers, même en respectant les termes de ce contrat, sans engager sa responsabilité au titre du règlement.

- r. **Erreur manifeste** – la NTA nie que sa décision soit entachée d'une erreur manifeste.
- s. **Violation de l'obligation de motivation et/ou de l'article 47 de la Charte** – les motifs justifiant la décision du 25 janvier 2019 sont clairement exposés dans cette décision, laquelle renvoie elle-même expressément à la note jointe au contrat du 7 décembre 2018 et à la note supplémentaire jointe au contrat du 11 janvier 2019, et rapporte que le conseil d'administration « est, d'une manière générale, d'accord avec l'analyse et les considérations émises dans la note jointe au contrat et la note supplémentaire jointe au contrat », ainsi qu'à la décision du 19 octobre 2018 et à la note jointe au contrat du 6 septembre 2018. Les motifs justifiant la confirmation, par la décision du 25 janvier 2019, de la notification au titre de l'article 18 et de la notification au titre de l'article [Or. 25] 19 figurent dans ces documents. Ces motifs satisfont aux normes requises par les instances décisionnelles et respectent les exigences du droit de l'Union.

[Or. 26] [Intitulé de l'affaire devant la juridiction de renvoi]

[OMISSIS]

LES QUESTIONS PRÉJUDICIELLES

[OMISSIS]

A.	Applicabilité du règlement
Q.1	<p>Le règlement (en particulier ses articles 18 et/ou 19) est-il applicable lorsque des passagers ont effectué des réservations à l'avance et conclu des contrats de transport et lorsque les services de transport de passagers sont annulés avec un préavis d'au moins sept semaines avant le départ prévu en raison du retard de livraison d'un nouveau navire à l'exploitant de transbordeurs ? À cet égard, l'une (ou l'ensemble) des questions suivantes est-elle pertinente au regard de l'applicabilité du règlement ?</p> <p>a. la livraison a finalement été retardée de 200 jours ;</p> <p>b. l'exploitant de transbordeurs a dû annuler toute une saison de traversées ;</p> <p>c. aucun navire de remplacement adéquat n'a pu être obtenu ;</p> <p>d. plus de 20 000 passagers ont été transférés par l'exploitant de</p>

	<p>transbordeurs sur différentes traversées ou ont été remboursés du prix de leur traversée ;</p> <p>e. les traversées ont été effectuées sur une nouvelle liaison ouverte par l'exploitant de transbordeurs, étant précisé qu'il n'existait aucun service de substitution similaire sur la liaison initiale ?</p>
B.	Interprétation de l'article 18 du règlement
	Cette question n'appelle de réponse que si l'article 18 est susceptible de s'appliquer.
Q.2	Lorsqu'un passager est réacheminé conformément à l'article 18, cela donne-t-il naissance à un nouveau contrat de transport, de sorte que le droit à indemnisation au titre de l'article 19 doit être déterminé en application de ce nouveau contrat et non du contrat de transport initial ?
Q.3	Si l'article 18 est applicable et qu'une traversée est ensuite annulée alors qu'il n'y avait aucun service de substitution pour assurer cette liaison (c'est-à-dire aucun service direct entre ces deux ports), le fait de proposer une traversée de substitution sur n'importe quelle(s) autre(s) liaison(s) disponible(s) [Or. 27] et au choix du passager, y compris via le pont terrestre (c'est-à-dire en reliant l'Irlande et le Royaume-Uni par transbordeur puis en se rendant par la route, moyennant remboursement des frais de carburant par l'exploitant de transbordeurs, vers un port britannique comme point de départ vers la France, tout en choisissant chacune des traversées) constitue-t-il un « réacheminement vers la destination finale » au sens de l'article 18 ? Dans le cas contraire, quels critères doit-on utiliser pour déterminer si un réacheminement se fait dans des conditions comparables ?
(a)	
(b)	S'il n'y a pas de traversée de substitution sur la liaison annulée permettant d'accueillir le passager concerné sur une traversée directe au départ du port d'embarquement initial vers la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport, le transporteur doit-il payer les éventuels suppléments supportés par un passager réacheminé voyageant à destination et au départ du nouveau port d'embarquement et/ou à destination et au départ du nouveau port de destination ?
C.	Interprétation de l'article 19 du règlement
Q.4	L'article 19 est-il applicable lorsque le voyage a en fait déjà été annulé au moins sept semaines avant le départ prévu ? Si l'article 19 est effectivement applicable, s'applique-t-il lorsque l'article 18 a été appliqué et que le passager a été réacheminé sans aucun supplément et/ou remboursé et/ou a choisi une traversée ultérieure ?
(a)	
(b)	Si l'article 19 est effectivement applicable, quelle est la « destination finale » au sens de l'article 19 ?

Q.5	Si l'article 19 est susceptible de s'appliquer :
(a)	Comment la durée du retard doit-elle s'apprécier dans ces circonstances ?
(b)	Comment le <i>prix</i> au sens de l'article 19 doit-il être calculé pour déterminer le niveau d'indemnisation à verser et, en particulier, inclut-il les coûts afférents aux suppléments en option (par exemple les cabines, les chenils et les espaces de réception de première catégorie) ?
D.	Interprétation de l'article 20, paragraphe 4 :
Q.6	Si le règlement est effectivement applicable, les circonstances et considérations évoquées dans la première question constituent-elles des « circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises » au sens de l'article 20, paragraphe 4, du règlement ?
E.	Interprétation de l'article 24 :
Q.7	L'article 24 a-t-il pour effet d'imposer une obligation contraignante à tout passager demandant à bénéficier d'une indemnisation au titre de l'article 19 du règlement, à savoir d'introduire une plainte dans un délai de deux mois à partir de la date à laquelle le service a été [Or. 28] exécuté ou aurait dû être exécuté ?
F.	Interprétation de l'article 25 :
Q.8	La compétence d'un organisme national chargé de l'application est-elle limitée aux traversées impliquant les ports spécifiés à l'article 25 du règlement, ou peut-elle également s'étendre à une traversée dans le sens du retour <i>au départ</i> du port d'un autre État membre et à destination du pays de l'organisme national compétent ?
G.	Validité de la décision et des notifications
Q.9	Quels principes et règles du droit de l'Union la juridiction de renvoi doit-elle appliquer pour apprécier la validité de la décision et/ou des notifications de l'organisme national chargé de l'application au regard des articles 16, 17, 20 et/ou 47 de la Charte et/ou des principes de proportionnalité, de sécurité juridique et d'égalité de traitement ?
(b)	Le critère tiré du caractère déraisonnable qui doit être appliqué par la juridiction nationale est-il celui de l'erreur manifeste ? [OMISSIS]
H.	Validité du règlement n° 1177/2010
	Cette question ne se pose qu'en considération des réponses aux questions précédentes.
Q.10	Le règlement 1177/2010 est-il valide en vertu du droit de l'Union, eu égard en particulier : (a) aux articles 16, 17 et 20 de la Charte ? (b) au fait que les exploitants de lignes aériennes n'ont pas l'obligation de verser une indemnisation s'ils informent le passager de la compagnie

	<p>aérienne de l'annulation au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue [article 5, paragraphe 1, sous c), point i), du règlement 261/2004] ?</p> <p>(c) aux principes de proportionnalité, de sécurité juridique et d'égalité de traitement ?</p>
--	--

[OMISSIS]

Le 22 juillet 2019

DOCUMENT DE TRAVAIL