

Causa C-570/19**Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia****Data di deposito:**

26 luglio 2019

Giudice del rinvio:

High Court (Irlanda)

Data della decisione di rinvio:

22 luglio 2019

Ricorrente:

Irish Ferries Ltd

Resistente:

National Transport Authority

Oggetto del procedimento principale

Il procedimento principale riguarda gli obblighi della società ricorrente, l'Irish Ferries, con riferimento ai passeggeri dei servizi cancellati tra Dublino, Irlanda, e Cherbourg, Francia (in prosieguo: la «Tratta») nell'estate del 2018. La ragione della cancellazione dei servizi sulla Tratta è stata la consegna tardiva di un nuovo traghetto (in prosieguo: la «Nave»). La resistente, la National Transport Authority (autorità nazionale dei trasporti, in prosieguo: l'«NTA»), ha sanzionato l'Irish Ferries per non aver fornito un'adeguata compensazione economica ai passeggeri interessati, come asseritamente previsto dal diritto dell'Unione e dal diritto irlandese. L'Irish Ferries contesta tali sanzioni.

Oggetto e fondamento giuridico del rinvio pregiudiziale

Il rinvio pregiudiziale riguarda l'interpretazione degli articoli 18, 19, 20, paragrafo 4, 24 e 25 del regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE)

n. 2006/2004 (GU 2010, L 334, pag. 1; in prosieguo, anche: il «Regolamento»). Un'ultima questione, presentata in subordine, riguarda la validità del Regolamento.

Questioni pregiudiziali

Questione n. 1 Se il regolamento [n. 1177/2010; in prosieguo: il «Regolamento»] (in particolare gli articoli 18 e/o 19) si applichi nel caso in cui i passeggeri abbiano effettuato prenotazioni anticipate e stipulato contratti di trasporto e in cui i servizi passeggeri siano stati cancellati, con un preavviso minimo di sette settimane prima della partenza prevista, a causa del ritardo nella consegna di una nuova nave all'operatore del traghetto. A tale riguardo, se siano rilevanti ai fini dell'applicabilità del Regolamento alcune (o la totalità) delle seguenti circostanze:

- a. la consegna ha avuto luogo con un ritardo complessivo di 200 giorni;
- b. l'operatore di traghetti ha dovuto cancellare un'intera stagione di corse;
- c. non è stato possibile ottenere una nave sostitutiva adatta;
- d. per oltre 20 000 passeggeri sono state effettuate dall'operatore del traghetto nuove prenotazioni su corse differenti oppure è stato rimborsato il prezzo del biglietto;
- e. le corse sono state effettuate su una nuova tratta aperta dall'operatore di traghetti in assenza di un servizio sostitutivo simile sulla tratta.

Questione n. 2 La risposta alla presente questione è richiesta solo se l'articolo 18 sia applicabile. Se, nel caso in cui i passeggeri usufruiscano del trasporto alternativo ai sensi dell'articolo 18, venga in essere un nuovo contratto di trasporto, per cui il diritto alla compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 deve essere accertato in base a tale nuovo contratto piuttosto che al contratto di trasporto originario.

Questione n. 3 a) Nel caso in cui l'articolo 18 sia applicabile e la corsa sia annullata e in mancanza di un servizio alternativo su quella tratta (ossia, se non vi sia alcun servizio diretto tra i due porti), se, ai fini dell'articolo 18, equivalga a «trasporto alternativo verso la destinazione finale» la messa a disposizione di una corsa alternativa su un'altra tratta o altre tratte disponibili e scelte dal passeggero, anche tramite «landbridge» (ad esempio, viaggiando dall'Irlanda al Regno Unito con un traghetto e poi, con rimborso al passeggero delle spese di carburante da parte dell'operatore del traghetto, spostandosi in auto verso un porto britannico in cui vi sia un collegamento con la Francia e da lì alla Francia, su corse scelte da passeggero). In caso negativo, quali criteri debbano essere utilizzati per stabilire se il trasporto alternativo abbia luogo «a condizioni simili».

Questione n. 3 b) Se, qualora non esistano corse alternative sulla tratta cancellata, per cui il passeggero interessato non possa usufruire di una corsa diretta dal porto d'imbarco originario alla destinazione finale, come indicato nel contratto di trasporto, il vettore sia tenuto a rimborsare ai passeggeri che hanno usufruito del trasporto alternativo tutti gli eventuali costi aggiuntivi sostenuti per viaggiare da e verso il nuovo porto d'imbarco e/o da e verso il nuovo porto di destinazione.

Questione n. 4 a) Se si possa applicare l'articolo 19 quando il viaggio è già stato di fatto annullato almeno sette settimane prima della partenza prevista. In caso di applicazione dell'articolo 19, se esso si applichi quando è stato applicato l'articolo 18 e al passeggero è stato fornito un trasporto alternativo senza costi aggiuntivi e/o un rimborso e/o il passeggero ha scelto una corsa successiva.

Questione n. 4 b) In caso di applicazione dell'articolo 19, quale sia, ai sensi dell'articolo 19, la «destinazione finale».

Questione n. 5 In caso di applicazione dell'articolo 19:

- a. Come debba essere misurato il ritardo in tali circostanze.
- b. Come debba essere calcolato il prezzo ai sensi dell'articolo 19 per stabilire il livello di compensazione economica da corrispondere e, in particolare, se essa comprenda i costi riferibili agli extra (ad esempio, cabine, canili e premium lounge).

Questione n. 6 Se, nel caso in cui il Regolamento trovi applicazione, le circostanze e le considerazioni di cui alla questione n. 1 rappresentino «circostanze straordinarie che (...) non potevano essere evitate anche adottando tutte le misure ragionevoli», ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 4, del Regolamento.

Questione n. 7 Se l'articolo 24 abbia l'effetto di imporre l'obbligo, a tutti i passeggeri che desiderano ottenere la compensazione economica di cui all'articolo 19 del Regolamento, di presentare il reclamo entro due mesi dalla data in cui il servizio è stato o avrebbe dovuto essere prestato.

Questione n. 8 Se la competenza dell'organismo nazionale responsabile dell'applicazione del Regolamento sia limitata alle corse che coinvolgono i porti di cui all'articolo 25 del Regolamento o se possa estendersi anche alla corsa di ritorno dal porto di un altro Stato membro verso lo Stato dell'organismo nazionale competente.

Questione n. 9 a) Quali siano i principi e le norme del diritto dell'Unione che il giudice del rinvio deve applicare nel valutare la validità della Decisione e/o degli Avvisi dell'organismo nazionale di esecuzione con riferimento agli articoli 16, 17, 20 e/o 47 della Carta e/o ai principi di proporzionalità, certezza del diritto e parità di trattamento.

Questione n. 9 b) Se il criterio dell'irrazionalità che dovrebbe essere applicato dal giudice nazionale sia quello dell'errore manifesto.

Questione n. 10. La presente questione si porrà solo a seconda delle risposte date alle questioni precedenti. Se il Regolamento sia valido in quanto diritto dell'Unione, con particolare riguardo:

- a. Agli articoli 16, 17 e 20 della Carta;
- b. Al fatto che i vettori aerei non hanno l'obbligo di pagare una compensazione economica se informano il passeggero della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto (articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto i), del regolamento n. 261/2004);
- c. Ai principi di proporzionalità, certezza del diritto e parità di trattamento.

Disposizioni del diritto dell'Unione europea rilevanti

Si richiama l'attenzione della Corte di giustizia sul Regolamento e, in particolare, sui considerando 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 22 e sugli articoli 2, 18, 19, 20, 24 e 25 dello stesso.

Inoltre, il giudice del rinvio fa riferimento al regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1).

Oltre alle numerose disposizioni del Regolamento, l'Irish Ferries si basa sugli articoli 16, 17, 20 e 47 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (in prosieguo: la «Carta»), nonché sui principi generali di proporzionalità, certezza del diritto e parità di trattamento.

Disposizioni nazionali rilevanti

L'NTA ha adottato la Decisione impugnata, insieme ai relativi Avvisi a sostegno di essa, sulla base dell'articolo 4 dello Statutory instrument No. 394/2012 – European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea or Inland Waterway) Regulations 2012 (Regolamento ministeriale n. 394/2012 – Unione europea (diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne) (in prosieguo: lo «Statutory instrument del 2012»)).

Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, dello Statutory instrument del 2012, l'NTA, d'ufficio o a seguito di reclamo presentato da un passeggero, qualora ritenga che un prestatore non si stia conformando o stia violando il regolamento n. 1170/2010

«interviene affinché venga notificato al prestatore un avviso che specifichi l'inadempimento o la violazione in questione e che richieda al prestatore di adottare le misure specificate nell'avviso, entro un termine eventualmente specificato, al fine di conformarsi allo stesso».

Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, dello Statutory instrument del 2012, l'inosservanza degli avvisi notificati costituisce un illecito punibile: i) in caso di condanna con procedimento sommario, con una multa di classe A (cioè, EUR 5 000); oppure, ii) in caso di condanna successiva ad imputazione, con una multa non superiore a EUR 250 000.

Breve illustrazione dei fatti e del procedimento principale

- 1 Con contratto del 27 maggio 2016, la società Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (in prosieguo: il «Cantiere navale») ha concordato con la società madre dell'Irish Ferries la costruzione di una nave traghetto passeggeri «roll on-roll off» (che consente, cioè, l'imbarco/sbarco di autoveicoli) (ossia la Nave), da consegnare entro il 26 maggio 2018. La Nave sarebbe poi stata portata a Dublino per entrare in servizio.
- 2 La Nave avrebbe operato sulla Tratta, un nuovo servizio che sarebbe stato avviato e prestato per tutta l'estate del 2018 (in prosieguo: la «stagione 2018»).
- 3 L'Irish Ferries prevedeva di utilizzare la Nave sulla Tratta, alternandone giornalmente l'impiego con un'altra nave, che operava sulla tratta Rosslare-Cherbourg e sulla tratta Rosslare-Roscoff, offrendo così un servizio giornaliero tra l'Irlanda e la Francia, anche se da/verso porti irlandesi diversi. Nell'ambito di questo servizio, i turisti (la stragrande maggioranza dei passeggeri interessati) tendono a prenotare con mesi di anticipo. Il 27 ottobre 2017 l'Irish Ferries ha aperto le prenotazioni per la Nave per la stagione 2018.
- 4 Il 1° novembre 2017, su richiesta dell'Irish Ferries, il Cantiere navale ha confermato la data di consegna della Nave, prevista per il 22 giugno 2018. L'Irish Ferries ha ritenuto che tale data di consegna avrebbe consentito un ampio margine di tempo per la prima corsa, il 12 luglio 2018. I 20 giorni tra la consegna e l'entrata in servizio erano simili o superiori ai precedenti tempi richiesti per altre navi.
- 5 Il 18 aprile 2018, il Cantiere navale ha informato l'Irish Ferries che la Nave non sarebbe stata consegnata all'incirca prima del 13 luglio 2018. Il Cantiere navale ha spiegato che il ritardo era dovuto a lavori effettuati da una società terza fornitrice di arredamenti in subappalto. Il Cantiere navale ha anche fatto riferimento alla possibilità di un ulteriore ritardo nella consegna.
- 6 Tutte le altre navi dell'Irish Ferries erano già impegnate, con migliaia di prenotazioni effettuate molto tempo prima: non era possibile riprogrammare altre navi sulla Rotta senza spostare migliaia di altri passeggeri. L'Irish Ferries ha

immediatamente cercato di noleggiare una nave alternativa, ma un importante agente marittimo internazionale ha affermato che non erano disponibili navi idonee.

- 7 Il 20 aprile 2018 l'Irish Ferries ha annunciato che avrebbe cancellato le corse dal 12 luglio 2018 al 29 luglio 2018 (in prosieguo: la «Prima Cancellazione»).
- 8 L'Irish Ferries ha agito per venire incontro alle esigenze dei passeggeri, in particolare:
 - a. contattando tutti i passeggeri e comunicando loro la cancellazione della prenotazione con un preavviso di dodici settimane;
 - b. prolungando l'orario di lavoro dei centralini clienti e dotandoli di personale supplementare;
 - c. offrendo a tutti i passeggeri
 - i. un rimborso immediato e completo, non soggetto a condizioni (in prosieguo: l'«Offerta di Rimborso»), oppure
 - ii. la possibilità di effettuare una nuova prenotazione su corse alternative di loro scelta (in prosieguo: le «Corse Alternative»).

In mancanza di altri servizi identici sulla Tratta, l'Irish Ferries ha fornito una serie di servizi con più porti di partenza e arrivo direttamente tra l'Irlanda e la Francia in date diverse su una nave diversa oppure indirettamente, tramite «landbridge». L'Irish Ferries non ha offerto come opzione il «landbridge» a tutti i passeggeri, ma ha facilitato coloro che desideravano avvalersene. I passeggeri che hanno usufruito di un trasporto alternativo hanno ricevuto un buono di EUR 150 da utilizzare sul servizio Irlanda-Francia nel 2019; e

- d. l'Irish Ferries ha interagito con i passeggeri per ridurre al minimo i disagi.
- 9 L'NTA dissente sul fatto che i passeggeri abbiano goduto delle opzioni suggerite dall'Irish Ferries.
- 10 Nei casi in cui i passeggeri interessati hanno usufruito del trasporto alternativo da e verso Rosslare (anziché Dublino) e/o da e verso Roscoff (anziché Cherbourg), l'Irish Ferries non ha offerto il rimborso dei costi aggiuntivi sostenuti da tali passeggeri (in prosieguo: i «Costi aggiuntivi»). L'Irish Ferries ribatte affermando che non tutti i passeggeri hanno sostenuto tali costi, dato che alcuni di essi si trovavano più vicino a Rosslare ed erano in vacanza più vicino a Roscoff che a Cherbourg.

- 11 Il 9 maggio 2018 l'NTA ha verificato le circostanze della Prima Cancellazione, chiedendo all'Irish Ferries di spiegare perché si trattasse di circostanze straordinarie e perché fossero al di fuori del suo controllo. L'Irish Ferries ha presentato all'NTA una documentazione dettagliata.
- 12 Il 1° giugno 2018 l'NTA ha scritto all'Irish Ferries chiedendo informazioni sul rispetto dell'articolo 18 del Regolamento da parte dell'Irish Ferries. L'8 giugno 2018 l'Irish Ferries ha risposto e ne è seguito uno scambio di corrispondenza.
- 13 L'11 giugno 2018, il Cantiere navale ha comunicato all'Irish Ferries che la consegna della nave sarebbe stata ulteriormente ritardata fino a una data non specificata nel mese di settembre. Ciò ha indotto l'Irish Ferries ad annullare tutte le corse programmate dopo il 30 luglio 2018 (in prosieguo: la «Seconda Cancellazione»). Da ultimo, la nave è stata consegnata solo il 12 dicembre 2018, con circa 200 giorni di ritardo.
- 14 Anche la Seconda Cancellazione è stata causata dai ritardi di un subappaltatore del Cantiere navale non collegato all'Irish Ferries e che, stando a quanto essa afferma, era al di fuori del suo controllo. L'Irish Ferries ha tentato immediatamente di noleggiare una nave alternativa adatta ad operare sulla Rotta, ma non ve ne erano di disponibili. Di conseguenza, ha cancellato l'intera stagione 2018, che riguardava oltre 20 000 passeggeri.
- 15 L'Irish Ferries ha agito per venire incontro alle esigenze dei passeggeri danneggiati, ad esempio:
 - a. annunciando la Seconda Cancellazione non appena verificato che non era possibile noleggiare una nave alternativa;
 - b. facilitando i contatti con tutti i passeggeri;
 - c. prolungando l'orario di lavoro dei centralini clienti e dotandoli di personale supplementare;
 - d. dando un preavviso di almeno sette settimane, con un preavviso fino a dodici settimane per molti passeggeri;
 - e. offrendo ai passeggeri la possibilità di cancellare e accettare l'offerta di rimborso;
 - f. offrendo ai passeggeri la possibilità di viaggiare su tratte alternative verso la Francia (senza il rimborso degli eventuali Costi Aggiuntivi);
 - g. offrendo un trasporto alternativo attraverso la Gran Bretagna tramite «landbridge» (con rimborso ai passeggeri dei costi del carburante per l'attraversamento della Gran Bretagna); e

- h. fornendo un buono di 150 euro utilizzabile nel 2019 per le corse sui servizi Irlanda-Francia dell'Irish Ferries.
- 16 Di fatto, l'82% dei passeggeri ha scelto le corse alternative con l'Irish Ferries o altri vettori, il 3% ha scelto il «landbridge», mentre il restante 15% ha accettato il rimborso completo.
- 17 Per i passeggeri che si sono avvalsi delle corse alternative: a) le eventuali tariffe supplementari non sono state addebitate ai passeggeri, ma sono state pagate dall'Irish Ferries; e b) le eventuali differenze nelle «spese di bordo» sono state rimborsate dall'Irish Ferries. Ai passeggeri che hanno optato per il «landbridge», l'Irish Ferries ha rimborsato il carburante per l'attraversamento della Gran Bretagna.
- 18 Con decisione del 19 ottobre 2018, l'NTA ha stabilito che l'Irish Ferries è venuta meno agli obblighi derivanti dagli articoli 18 e 19 del Regolamento. Di conseguenza, il 22 ottobre 2018, l'NTA ha notificato all'Irish Ferries un avviso ai sensi dell'articolo 18 e un avviso ai sensi dell'articolo 19 (insieme, in prosieguo: gli «Avvisi») ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, dello Statutory instrument del 2012.
- 19 Con decisione del 25 gennaio 2019 (in prosieguo: la «Decisione impugnata»), l'NTA ha confermato entrambi gli Avvisi. L'Avviso ai sensi dell'articolo 18 imponeva all'Irish Ferries di rimborsare i Costi Aggiuntivi ai passeggeri che, a causa della Prima o della Seconda Cancellazione, avevano dovuto viaggiare da e verso Rosslare (anziché Dublino) e/o da e verso Roscoff (anziché Cherbourg). L'Avviso ai sensi dell'articolo 19 imponeva all'Irish Ferries di pagare una compensazione economica ai passeggeri danneggiati, che ne avevano fatto richiesta all'Irish Ferries per il ritardato arrivo alla destinazione finale, come indicato nel contratto di trasporto, qualora tale ritardo rientrasse nei criteri di cui all'articolo 19, paragrafo 1, lettere da a) a d), del Regolamento.

Argomenti principali delle parti nel procedimento principale

- 20 L'Irish Ferries sostiene che il Regolamento non si applica alle circostanze derivanti dalla Prima o dalla Seconda Cancellazione, in quanto i passeggeri sono stati informati con settimane di anticipo di tali cancellazioni e la mancata disponibilità di una nave è il risultato di circostanze straordinarie che sfuggivano al suo controllo, ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 4, del Regolamento. Essa si basa, a questo proposito, sulla giurisprudenza che ha interpretato il regolamento n. 261/2004.
- 21 Qualora il Regolamento sia applicabile, l'Irish Ferries sostiene che gli articoli 18 e 19 dello stesso non si applicano simultaneamente. Essa sostiene che quest'ultima disposizione, relativa ai ritardi all'«arrivo», non può essere applicata quando la partenza è stata cancellata. I passeggeri che siano già stati rimborsati ai sensi dell'articolo 18 non potrebbero beneficiare anche dell'articolo 19.

- 22 Inoltre, l'Irish Ferries sostiene di essersi comunque attenuta all'articolo 18, in quanto ha offerto ai passeggeri la possibilità di scegliere tra il trasporto alternativo o il rimborso del biglietto. A suo avviso, il «landbridge» con il pagamento dei costi aggiuntivi per il carburante è equiparabile al trasporto alternativo.
- 23 Per quanto riguarda l'articolo 19, l'Irish Ferries sostiene che i passeggeri che hanno accettato l'opzione del trasporto alternativo non hanno subito ritardi all'«arrivo alla destinazione finale», come stabilito nel loro nuovo «contratto di trasporto».
- 24 Essa sostiene inoltre che l'NTA ha violato l'articolo 25, paragrafo 1, del Regolamento, dal momento che la Decisione impugnata e gli Avvisi sono viziati da eccesso di potere. La ricorrente eccepisce inoltre che l'NTA non ha applicato l'articolo 24 di detto Regolamento in modo proporzionato per limitare l'effetto della Decisione e degli Avvisi per i passeggeri che hanno presentato reclamo entro il termine prescritto di due mesi. Di fatto, l'NTA ha violato la Carta, in particolare gli articoli 16 e 17, in quanto ha impedito all'Irish Ferries di annullare i contratti passeggeri, anche secondo le condizioni indicate negli stessi, senza incorrere in responsabilità ai sensi del Regolamento.
- 25 L'Irish Ferries sostiene che la Decisione impugnata e gli Avvisi sono, di conseguenza, viziati da un errore manifesto, nonché dall'assenza di una motivazione adeguata ai sensi dell'articolo 47 della Carta. In via subordinata – qualora si ritenga che l'NTA abbia applicato correttamente il Regolamento – l'Irish Ferries sostiene che quest'ultimo è invalido in ragione della violazione della Carta, del principio di certezza del diritto e del principio di proporzionalità, in quanto impone obblighi onerosi ai vettori in assenza di una base giuridica chiara e senza definire concetti chiave come il «prezzo del biglietto» di cui all'articolo 19, paragrafo 1, del Regolamento. Ciò costituirebbe una discriminazione tra gli operatori di traghetti e le compagnie aeree.
- 26 La posizione dell'NTA è che il Regolamento si applichi alla Prima e alla Seconda Cancellazione. Gli articoli 18 e 19 possono applicarsi congiuntamente e simultaneamente allo stesso passeggero e ciò non comporta una doppia sanzione per il vettore. Tale applicazione è coerente con le finalità del Regolamento. Essa conferma la validità e la proporzionalità del Regolamento, nonché la validità della Decisione impugnata.
- 27 Secondo l'NTA, le corse della Nave sono state annullate, per cui si applica l'articolo 18. Sarebbe diverso se fossero soddisfatti i requisiti di cui all'articolo 20, paragrafo 1, il che non si verificherebbe nel caso di specie. Il fatto che sia stato dato un preavviso e che i passeggeri non fossero né in viaggio né in transito non avrebbe alcuna conseguenza per l'applicazione degli articoli 18 e 19. Nella formulazione di tali disposizioni o negli obiettivi del Regolamento non vi sarebbe nulla che suggerisca il contrario. Inoltre, l'articolo 19 si applicherebbe ai ritardi causati da cancellazioni (come evidenziato dalla formulazione del considerando 19 e dell'articolo 20, paragrafo 4).

- 28 L'NTA ritiene che l'articolo 2 del Regolamento si applichi al caso di specie nel procedimento principale in quanto, ai sensi di tale disposizione, i porti di imbarco (Dublino e Cherbourg) sono situati nel territorio di uno Stato membro. A suo avviso, non vi è alcun sostegno alla tesi secondo cui il Regolamento non si applica se la nave non è disponibile per la prestazione di servizi passeggeri.
- 29 L'NTA ritiene che il riferimento al «contratto di trasporto» di cui all'articolo 19, paragrafo 1, sia un riferimento al «contratto di trasporto» stipulato tra il passeggero e il vettore. Non è accettabile che venga stipulato un nuovo contratto tra il passeggero e il vettore se il passeggero accetta un trasporto alternativo o un rimborso ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, come sostenuto dall'Irish Ferries.
- 30 L'NTA afferma che le offerte fatte dall'Irish Ferries ai passeggeri interessati non soddisfacevano gli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 18 del Regolamento. Il trasporto alternativo offerto non è stato effettuato verso la destinazione finale ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, e a molti dei passeggeri interessati non sono stati rimborsati i costi aggiuntivi da essi sostenuti. L'NTA ritiene che l'espressione «destinazione finale» si riferisca alla destinazione specificata nel contratto di trasporto piuttosto che alla destinazione finale del passeggero. Inoltre, il fatto che alcuni passeggeri interessati dalla Prima Cancellazione siano stati agevolati con il «landbridge» e che questa fosse un'opzione proposta ai passeggeri interessati dalla Seconda Cancellazione non significa che l'Irish Ferries si sia conformata alle disposizioni dell'articolo 18.
- 31 L'NTA ritiene che l'Irish Ferries non abbia dimostrato le «circostanze straordinarie» ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 4, in quanto il ritardo nella consegna di una nave è inerente al normale esercizio delle sue attività. La durata del ritardo è irrilevante ai fini di detta determinazione.
- 32 Inoltre, l'NTA afferma il diritto dei passeggeri di presentare reclamo, ai sensi dell'articolo 25, paragrafo 1, a qualsiasi «organismo competente designato da uno Stato membro». Essa considera l'articolo 24 una disposizione autonoma relativa ai reclami. Di conseguenza, i passeggeri che richiedono una compensazione economica non sono soggetti al termine prescritto di due mesi. Essa nega che vi sia stata violazione dei principi del diritto dell'Unione e ritiene che i termini della Decisione siano stati chiaramente motivati, in quanto derivati dagli Avvisi e dalla documentazione a corredo. In particolare, l'espressione «prezzo del biglietto» è evidente nel contesto della formulazione dell'articolo 19, paragrafo 3.

Breve esposizione della motivazione della domanda di pronuncia pregiudiziale

- 33 Il giudice del rinvio ritiene che il regolamento sia cruciale per l'esito del procedimento principale. Le parti hanno riscontrato controversie sull'interpretazione e sull'applicazione del Regolamento relativamente al quale non esiste una giurisprudenza pertinente. Le questioni sollevate nel presente procedimento sono nuove e le risposte non sono chiare.