



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

2 settembre 2021 *

Indice

Contesto normativo	3
Diritto dell'Unione	3
Regolamento (UE) n. 1177/2010	3
Regolamento (CE) n. 261/2004	9
Diritto irlandese	9
Procedimento principale e questioni pregiudiziali	10
Sulle questioni pregiudiziali	15
Sulla prima questione	15
Sulla terza questione	18
Sulle questioni seconda e quarta, nonché sulla quinta questione, lettera a)	21
Sulla quinta questione, lettera b)	23
Sulla sesta questione	24
Sulla settima questione	26
Sull'ottava questione	28
Sulla nona questione	29
Sulla decima questione	30
Sulle spese	35

* Lingua processuale: l'inglese.

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto marittimo – Diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne – Regolamento (UE) n. 1177/2010 – Articoli 18 e 19, articolo 20, paragrafo 4, e articoli 24 e 25 – Cancellazione di servizi passeggeri – Consegna tardiva di una nave al vettore – Preavviso prima della data di partenza inizialmente prevista – Conseguenze – Diritto al trasporto alternativo – Modalità – Assunzione dei costi aggiuntivi – Diritto alla compensazione economica – Calcolo – Nozione di prezzo del biglietto – Organismo nazionale preposto all'esecuzione del regolamento n. 1177/2010 – Competenza – Nozione di reclamo – Valutazione della validità – Articoli 16, 17, 20 e 47 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea – Principi di proporzionalità, di certezza del diritto e di parità di trattamento»

Nella causa C-570/19,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dalla High Court (Alta Corte, Irlanda), con decisione del 22 luglio 2019, pervenuta in cancelleria il 26 luglio 2019, nel procedimento

Irish Ferries Ltd

contro

National Transport Authority,

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta da M. Vilaras, presidente di sezione, N. Piçarra, D. Šváby (relatore), S. Rodin e K. Jürimäe, giudici,

avvocato generale: M. Szpunar

cancelliere: C. Strömholm, amministratrice

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 9 settembre 2020,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Irish Ferries Ltd, da V. Power, T. O'Donnell, B. McGrath ed E. Roberts, solicitors, C. Donnelly e P. Sreenan, SC;
- per la National Transport Authority, da M. Collins e D. McGrath, SC, S. Murray, BL, M. Doyle, K. Quigley ed E. O'Hanrahan, solicitors;
- per l'Irlanda, da M. Browne, G. Hodge, J. Quaney e A. Joyce, in qualità di agenti, assistiti da P. McGarry, SC, e M. Finan, BL;
- per il Parlamento europeo, da L.G. Knudsen e A. Tamás, in qualità di agenti;
- per il Consiglio dell'Unione europea, da O. Segnana e R. Meyer, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da N. Yerrell, L. Armati e S.L. Kaléda, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 4 marzo 2021,
ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli articoli 18 e 19, dell'articolo 20, paragrafo 4, e degli articoli 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), nonché sulla validità di detto regolamento.
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la Irish Ferries Ltd e la National Transport Authority (autorità nazionale dei trasporti, Irlanda) (in prosieguo: l'«autorità irlandese dei trasporti») in merito alle condizioni per la compensazione economica dei passeggeri interessati dalla cancellazione delle corse che collegano Dublino (Irlanda) a Cherbourg (Francia).

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Regolamento (UE) n. 1177/2010

- 3 I considerando 1, 2, 3, da 12 a 15, 17 e 19 del regolamento n. 1177/2010 così recitano:
 - «(1) L'azione dell'Unione nel settore del trasporto marittimo e delle vie navigabili interne dovrebbe essere rivolta, fra l'altro, a garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, simile a quella offerta da altri modi di trasporto. Inoltre, andrebbero tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.
 - (2) Poiché il passeggero che viaggia via mare e per vie navigabili interne è la parte più debole nel contratto di trasporto, è opportuno garantire a tutti i detti passeggeri un livello minimo di protezione. Nulla dovrebbe impedire ai vettori di offrire al passeggero condizioni contrattuali più favorevoli di quelle fissate nel presente regolamento. Nel contempo, lo scopo del presente regolamento non è di interferire nelle relazioni commerciali tra imprese concernenti il trasporto di merci. In particolare, gli accordi tra un trasportatore e un vettore non dovrebbero configurarsi come contratti di trasporto ai sensi del presente regolamento e non dovrebbero quindi conferire al trasportatore o ai suoi dipendenti il diritto a una compensazione economica ai sensi del presente regolamento in caso di ritardi.
 - (3) La protezione dei passeggeri dovrebbe contemplare non solo i servizi passeggeri tra porti situati nel territorio degli Stati membri, ma anche quelli tra tali porti e porti situati fuori dal territorio degli Stati membri, tenendo conto del rischio di distorsioni di concorrenza sul mercato dei trasporti di passeggeri. Pertanto, ai fini del presente regolamento la definizione "vettore dell'Unione" dovrebbe essere interpretata nel senso più ampio possibile, senza tuttavia compromettere altri atti giuridici dell'Unione, come il regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che determina le modalità di applicazione

degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi [(GU 1986, L 378, pag. 4)] e il regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) [(GU 1992, L 364, pag. 7)].

(...)

- (12) I passeggeri dovrebbero essere adeguatamente informati in caso di cancellazione o ritardo di un servizio passeggeri o di una crociera. Tali informazioni dovrebbero aiutare i passeggeri a prendere le misure del caso e, se necessario, a ottenere informazioni circa collegamenti alternativi.
- (13) Si dovrebbero ridurre gli inconvenienti subiti dai passeggeri a causa della cancellazione del viaggio o di lunghi ritardi. A tale scopo i passeggeri dovrebbero ricevere la necessaria assistenza e avere la possibilità di cancellare il viaggio e ottenere il rimborso del biglietto o il trasporto alternativo a condizioni soddisfacenti. Una sistemazione adeguata per i passeggeri non deve necessariamente comprendere stanze d'albergo, ma può anche comprendere qualsiasi altra sistemazione disponibile, a seconda in particolare delle circostanze relative a ogni situazione specifica, ai veicoli dei passeggeri e alle caratteristiche della nave. A tal proposito e in casi debitamente giustificati e in circostanze straordinarie e urgenti, i vettori dovrebbero poter beneficiare appieno delle strutture pertinenti disponibili, in cooperazione con le autorità civili.
- (14) I vettori dovrebbero prevedere una compensazione economica per i passeggeri in caso di cancellazione o ritardo di un servizio, in percentuale del prezzo del biglietto, tranne quando la cancellazione o il ritardo è dovuto a condizioni meteorologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave o a circostanze eccezionali che non avrebbero potuto essere evitate neppure prendendo tutte le misure ragionevoli.
- (15) Ai vettori dovrebbe incombere l'onere, in conformità dei principi generalmente riconosciuti, di provare che la cancellazione o il ritardo è dovuto a tali condizioni meteorologiche o circostanze eccezionali.

(...)

- (17) Le circostanze eccezionali dovrebbero comprendere, in via non esclusiva, le calamità naturali come incendi e terremoti, gli attentati terroristici, le guerre e i conflitti armati militari o civili, le insurrezioni, la confisca militare o illegale, i conflitti tra le parti sociali, lo sbarco di persone ammalate, ferite o decedute, le operazioni di ricerca e salvataggio in mare o nelle acque interne, le misure necessarie a tutela dell'ambiente, le decisioni prese dagli organi di gestione del traffico o dalle autorità portuali o le decisioni adottate dalle autorità competenti in materia di ordine pubblico e sicurezza, nonché per rispondere a esigenze di trasporto urgenti.

(...)

- (19) La Corte di giustizia dell'Unione europea ha già stabilito che i problemi all'origine di cancellazioni o ritardi possono essere considerati come circostanze eccezionali solamente se derivano da eventi che non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore in questione e sfuggono al suo effettivo controllo. Occorre sottolineare che le condizioni meteorologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave vanno naturalmente al di là del controllo effettivo del vettore.
- 4 L'articolo 2 del regolamento n. 1177/2010, intitolato «Ambito di applicazione», dispone quanto segue:
- «1. Il presente regolamento si applica ai passeggeri che viaggiano:
- a) con servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro;
 - b) con servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato fuori dal territorio di uno Stato membro e il porto di sbarco è situato nel territorio di uno Stato membro, a condizione che il servizio sia effettuato da un vettore dell'Unione come definito all'articolo 3, lettera e);
 - c) in una crociera il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro. Tuttavia, l'articolo 16, paragrafo 2, gli articoli 18 e 19 e l'articolo 20, paragrafi 1 e 4, non si applicano a tali passeggeri.
2. Il presente regolamento non si applica ai passeggeri che viaggiano:
- a) su navi autorizzate a trasportare fino a dodici passeggeri;
 - b) su navi del cui funzionamento è responsabile un equipaggio composto da non più di tre persone o laddove la distanza complessiva del servizio passeggeri sia inferiore a 500 metri, sola andata;
 - c) con escursioni e visite turistiche diverse dalle crociere; oppure
 - d) su navi senza mezzi di propulsione meccanica nonché su originali e singole riproduzioni di navi da passeggeri storiche, progettate prima del 1965, costruite principalmente con materiali originali, autorizzate a trasportare fino a trentasei passeggeri.
3. Gli Stati membri possono, per un periodo di due anni a decorrere dal 18 dicembre 2012, esonerare dall'applicazione del presente regolamento le navi della navigazione marittima di stazza inferiore a 300 tonnellate lorde, utilizzate nei trasporti interni, a condizione che i diritti dei passeggeri a norma del presente regolamento siano adeguatamente garantiti dalla legislazione nazionale.
4. Gli Stati membri possono esonerare dall'applicazione del presente regolamento i servizi passeggeri previsti dagli obblighi di servizio pubblico o da contratti di servizio pubblico o dai servizi integrati, purché i diritti dei passeggeri a norma del presente regolamento siano garantiti in modo comparabile dalla legislazione nazionale.
- (...)).».

5 L'articolo 3 di tale regolamento contiene le seguenti definizioni:

«(...)

f) “servizio passeggeri”, un servizio di trasporto commerciale di passeggeri via mare o per vie navigabili interne effettuato secondo un orario pubblicato;

(...)

m) “contratto di trasporto”, un contratto di trasporto fra un vettore e un passeggero per la fornitura di uno o più servizi passeggeri o crociere;

n) “biglietto”, un documento in corso di validità o altro giustificativo di un contratto di trasporto;

(...)

r) “prenotazione”, una prenotazione per la partenza specifica di un servizio passeggeri o una crociera;

(...))».

6 L'articolo 4 di detto regolamento, intitolato «Biglietti e condizioni contrattuali non discriminatorie», al paragrafo 2 prevede quanto segue:

«Fatte salve le tariffe sociali, le condizioni contrattuali e le tariffe applicate dai vettori o dai venditori di biglietti sono offerte al pubblico senza alcuna discriminazione diretta o indiretta in base alla nazionalità dell'acquirente finale o al luogo di stabilimento del vettore o del venditore di biglietti nell'Unione».

7 Sotto il capo II del medesimo regolamento, intitolato «Diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta», l'articolo 7 dello stesso, a sua volta intitolato «Diritto al trasporto», al paragrafo 2 enuncia quanto segue:

«Le prenotazioni e i biglietti sono offerti alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta senza costi aggiuntivi alle stesse condizioni applicabili a tutti gli altri passeggeri».

8 Sotto il capo III del regolamento n. 1177/2010, intitolato «Obblighi dei vettori e degli operatori dei terminali in caso di interruzione del viaggio», l'articolo 18 del medesimo, a sua volta intitolato «Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate», così dispone:

«1. Quando prevede ragionevolmente che un servizio passeggeri subisca una cancellazione o un ritardo alla partenza dal terminale portuale superiore a novanta minuti il vettore offre immediatamente al passeggero la scelta tra:

a) il trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile e senza alcun supplemento;

b) il rimborso del prezzo del biglietto e, ove opportuno, il ritorno gratuito al primo punto di partenza, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile.

2. Quando un servizio passeggeri subisce una cancellazione o un ritardo alla partenza dal porto superiore a novanta minuti, i passeggeri hanno diritto al trasporto alternativo o al rimborso del prezzo del biglietto da parte del vettore.
 3. Il rimborso di cui al paragrafo 1, lettera b), e al paragrafo 2 del costo completo del biglietto al prezzo a cui era stato acquistato, per la parte o le parti del viaggio non effettuate, e per la parte o le parti già effettuate se il viaggio non serve più allo scopo originario del passeggero è effettuato entro sette giorni, in contanti, mediante bonifico bancario elettronico, versamento o assegno bancario. Con il consenso del passeggero, il rimborso integrale del biglietto può avvenire sotto forma di buono e/o altri servizi per un importo equivalente alla tariffa di acquisto, purché le condizioni siano flessibili, segnatamente per quanto riguarda il periodo di validità e la destinazione».
- 9 L'articolo 19 di tale regolamento, intitolato «Diritto a compensazione economica connessa al prezzo del biglietto in caso di ritardo all'arrivo», prevede quanto segue:
- «1. Fermo restando il diritto al trasporto, i passeggeri possono chiedere al vettore una compensazione economica in caso di ritardo all'arrivo alla destinazione finale, come indicato nel contratto di trasporto. Il livello minimo di compensazione economica è pari al 25% del prezzo del biglietto per un ritardo di almeno:
- a) un'ora in un servizio regolare fino a quattro ore;
 - b) due ore in un servizio regolare di più di quattro ore ma non superiore a otto ore;
 - c) tre ore in un servizio regolare di più di otto ore ma non superiore a ventiquattro ore; oppure
 - d) sei ore in un servizio regolare superiore a ventiquattro ore.
- Se il ritardo supera il doppio del tempo indicato alle lettere da a) a d) la compensazione economica è pari al 50% del prezzo del biglietto.
2. I passeggeri in possesso di un titolo di viaggio o di un abbonamento che subiscono ritardi ricorrenti all'arrivo durante il periodo di validità dello stesso possono richiedere una compensazione economica adeguata secondo le modalità di indennizzo del vettore. Tali modalità enunciano i criteri per la determinazione del ritardo all'arrivo e il calcolo della compensazione.
 3. La compensazione economica è calcolata in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio passeggeri in ritardo.
 4. Qualora il contratto di trasporto riguardi un viaggio di andata e ritorno, la compensazione economica in caso di ritardo all'arrivo nella tratta di andata o in quella di ritorno è calcolata sulla base della metà del prezzo del trasporto tramite tale servizio passeggeri.
 5. La compensazione economica è effettuata entro un mese dalla presentazione della relativa domanda. La compensazione economica può essere effettuata mediante buoni e/o altri servizi se le condizioni sono flessibili, in particolare per quanto riguarda il periodo di validità e la destinazione. La compensazione economica è effettuata in denaro su richiesta del passeggero.
 6. La compensazione economica connessa al prezzo del biglietto non è soggetta a detrazioni per i costi legati alla transazione finanziaria quali tasse, spese telefoniche o valori bollati. I vettori

possono introdurre una soglia minima al di sotto della quale la compensazione economica non è prevista. Detta soglia non può superare 6 EUR».

10 L'articolo 20 di detto regolamento, intitolato «Esenzioni», è così formulato:

«1. Gli articoli 17, 18 e 19 non si applicano ai passeggeri con biglietti aperti finché l'orario di partenza non è specificato, salvo per i passeggeri in possesso di un titolo di viaggio o di un abbonamento.

2. Gli articoli 17 e 19 non si applicano se il passeggero è informato della cancellazione o del ritardo prima dell'acquisto del biglietto ovvero se la cancellazione o il ritardo sono causati dal passeggero stesso.

3. L'articolo 17, paragrafo 2, non si applica se il vettore prova che la cancellazione o il ritardo è provocato da condizioni meteorologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave.

4. L'articolo 19 non si applica se il vettore prova che la cancellazione o il ritardo è provocato da condizioni meteorologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave o da circostanze straordinarie che ostacolano l'esecuzione del servizio passeggeri, le quali non potevano essere evitate anche adottando tutte le misure ragionevoli».

11 Contenuto nel capo IV del medesimo regolamento, intitolato «Norme generali su informazioni e reclami», l'articolo 24 dello stesso, a sua volta intitolato «Reclami», così recita:

«1. I vettori e gli operatori dei terminali istituiscono o dispongono di un meccanismo accessibile per il trattamento dei reclami in ordine ai diritti e agli obblighi contemplati dal presente regolamento.

2. Qualora un passeggero che rientra nell'ambito del presente regolamento desideri presentare un reclamo al vettore o all'operatore del terminale, lo trasmette entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio. Entro un mese dal ricevimento del reclamo il vettore o l'operatore del terminale notifica al passeggero che il reclamo è stato accolto, respinto o è ancora in esame. Il tempo necessario per rispondere definitivamente non supera i due mesi dal ricevimento di un reclamo».

12 Sotto il capo V del regolamento n. 1177/2010, intitolato «Esecuzione e organismi nazionali preposti all'esecuzione», l'articolo 25 dello stesso, a sua volta intitolato «Organismi nazionali preposti all'esecuzione», dispone quanto segue:

«1. Ogni Stato membro designa uno o più organismi, nuovi o esistenti, responsabili dell'esecuzione del presente regolamento per quanto riguarda i servizi passeggeri e le crociere da porti situati nel proprio territorio e i servizi passeggeri provenienti da un paese terzo verso tali porti. Ogni organismo adotta i provvedimenti necessari per garantire il rispetto del presente regolamento.

Per quanto riguarda l'organizzazione, le decisioni di finanziamento, la struttura giuridica e il processo decisionale, ogni organismo è indipendente da interessi commerciali.

2. Gli Stati membri informano la Commissione dell'organismo o degli organismi designati a norma del presente articolo.

3. Ogni passeggero può presentare un reclamo, conformemente alla legislazione nazionale, all'organismo competente designato a norma del paragrafo 1 o a qualsiasi altro organismo competente designato da uno Stato membro, in merito a presunte infrazioni al presente regolamento. Ogni organismo competente fornisce ai passeggeri una risposta motivata al loro reclamo entro un termine ragionevole.

Uno Stato membro può decidere:

- a) che in un primo tempo il passeggero trasmetta il reclamo di cui al presente regolamento al vettore o all'operatore del terminale; e/o
- b) che l'organismo nazionale preposto all'esecuzione o altro organismo competente designato dagli Stati membri funga da organo di appello per reclami irrisolti ai sensi dell'articolo 24.

4. Gli Stati membri che hanno scelto di esonerare taluni servizi ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 4, garantiscono che vi sia un meccanismo simile ai fini della tutela dei diritti dei passeggeri».

Regolamento (CE) n. 261/2004

- 13 Il 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), contiene un articolo 5, intitolato «Cancellazione del volo», il cui paragrafo 1 così recita:

«In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati:

(...)

- c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:
 - i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure
 - ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure
 - iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto».

Diritto irlandese

- 14 Gli European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 [regolamento ministeriale del 2012 relativo all'Unione europea (diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne)] (in prosieguo: il «regolamento

ministeriale del 2012»), adottato il 10 ottobre 2012, designa, al suo articolo 3, l'autorità irlandese dei trasporti quale organismo preposto all'esecuzione ai sensi dell'articolo 25 del regolamento n. 1177/2010.

- 15 In conformità all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento ministeriale del 2012, l'autorità irlandese dei trasporti può, d'ufficio o a seguito di un reclamo presentato da un passeggero, qualora ritenga che un prestatore non rispetti il regolamento n. 1170/2010, notificare a tale prestatore «un avviso che precisi l'inadempimento o la violazione in questione, il quale obbliga il prestatore ad adottare le misure specificate nell'avviso, entro il termine menzionato, al fine di conformarsi all'avviso».
- 16 L'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento ministeriale del 2012 prevede che, nei casi in cui un avviso è notificato in applicazione dell'articolo 4, paragrafo 1, di tale regolamento, un prestatore può presentare le proprie osservazioni all'autorità irlandese dei trasporti entro 21 giorni. Detta autorità esamina tali osservazioni e conferma, modifica o revoca il suddetto avviso.
- 17 Infine, a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento ministeriale del 2012, un prestatore al quale sia stato notificato un avviso ai sensi di tale regolamento e che non si conformi ad esso commette un'infrazione punibile, in caso di condanna con procedimento sommario, con una pena pecuniaria di importo pari a EUR 5 000 o, in caso di condanna in seguito ad atto d'accusa, con una pena pecuniaria non superiore a EUR 250 000.

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

- 18 Nel corso del 2016, la società madre della Irish Ferries, la Irish Continental Group plc, ha concluso un contratto con una società di diritto tedesco, la Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (in prosieguo: il «cantiere navale»), per la costruzione di una nave; la consegna di tale nave, munita del certificato per la navigazione, doveva essere effettuata entro il 26 maggio 2018.
- 19 Detta nave doveva entrare in servizio per la stagione estiva del 2018 al fine di garantire diverse tratte, tra cui una nuova tratta costituita da un servizio continuo di corse di andata e ritorno tra Dublino e Cherbourg (in prosieguo: la «tratta Dublino-Cherbourg»).
- 20 Tenuto conto della durata della corsa, circa 18 ore, la Irish Ferries aveva previsto di utilizzare tale nave per garantire la tratta Dublino-Cherbourg un giorno su due in alternanza con un'altra nave che la stessa utilizzava durante la stagione 2018 sulle tratte fra Rosslare (Irlanda) e Cherbourg e fra Rosslare e Roscoff (Francia), offrendo così un servizio quotidiano fra l'Irlanda e la Francia, ma da e verso porti diversi.
- 21 Nel gennaio 2017, il cantiere navale ha comunicato oralmente alla Irish Ferries che esso prevedeva la consegna della nave di cui trattasi entro il 22 giugno 2018.
- 22 Il 27 ottobre 2017, la Irish Ferries ha aperto la registrazione delle prenotazioni per la stagione 2018 poiché la maggior parte dei passeggeri prenota le corse anticipatamente. Il 1° novembre 2017, il cantiere navale ha confermato che la nave di cui trattasi sarebbe stata effettivamente consegnata il 22 giugno 2018 in modo tale che la medesima fosse pronta per la prima corsa prevista per il 12 luglio 2018.

- 23 Tuttavia, il 18 aprile 2018, il cantiere navale ha informato la Irish Ferries che la nave di cui trattasi non sarebbe stata consegnata prima del 13 luglio 2018, tenuto conto del ritardo da parte dei fornitori esterni incaricati in qualità di subappaltatori. Di conseguenza, le corse non avrebbero potuto avere inizio, come previsto, il 12 luglio 2018, e talune altre corse sarebbero state anch'esse pregiudicate.
- 24 Pertanto, dopo aver constatato, il 20 aprile 2018, di non poter sostituire tale nave né con una nave della propria flotta né mediante il noleggio di una nave sostitutiva tramite un mediatore marittimo, la Irish Ferries ha cancellato le corse previste con la nave di cui trattasi fino alla nuova data di consegna della stessa, prolungata di un termine di sicurezza. La Irish Ferries ha quindi cancellato le corse dal 12 al 29 luglio 2018.
- 25 Nell'ambito di detta cancellazione, la Irish Ferries ha intrapreso diverse iniziative. Anzitutto, essa ha informato tutti i passeggeri interessati della cancellazione delle corse con un preavviso di dodici settimane. Poi, ha proposto a tali passeggeri un rimborso integrale immediato del prezzo del biglietto o la possibilità di prenotare altre corse di loro scelta (in prosieguo: le «corse alternative»). Dal momento che non esistevano altri servizi di trasporto identici sulla tratta Dublino-Cherbourg, la Irish Ferries ha proposto ai passeggeri interessati un'ampia serie di corse alternative da e verso vari porti che collegano l'Irlanda e la Francia direttamente o indirettamente, vale a dire transitando per la Gran Bretagna (Regno Unito). Tuttavia, l'autorità irlandese dei trasporti contesta dinanzi al giudice del rinvio il fatto che la Irish Ferries abbia proposto a tutti i passeggeri un trasporto alternativo attraverso il ponte terrestre.
- 26 Per quanto riguarda i passeggeri che hanno usufruito del trasporto alternativo da o verso Rosslare, anziché Dublino, e/o da o verso Roscoff, anziché Cherbourg, la Irish Ferries non ha proposto di rimborsare le spese sostenute dai medesimi per eventuali supplementi. Infatti, la Irish Ferries ha ritenuto che non tutti i passeggeri avessero sostenuto spese per i supplementi giacché alcuni di loro si trovavano più vicino a Roscoff che a Cherbourg.
- 27 Il 9 maggio 2018, l'autorità irlandese dei trasporti ha informato la Irish Ferries del fatto che essa esaminava le circostanze della cancellazione delle corse dal 12 al 29 luglio 2018 «al fine di stabilire le modalità di applicazione del [regolamento n. 1177/2010] in tale caso» e le ha chiesto di illustrare le ragioni per le quali tale vettore riteneva che detta cancellazione fosse imputabile a circostanze straordinarie che sfuggivano al suo controllo.
- 28 Il 1° giugno 2018, l'autorità irlandese dei trasporti ha chiesto alla Irish Ferries informazioni supplementari in merito al rispetto da parte di quest'ultima dell'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010.
- 29 L'11 giugno 2018, il cantiere navale ha comunicato alla Irish Ferries che la consegna della nave di cui trattasi sarebbe stata ulteriormente ritardata fino a una data non specificata nel mese di settembre 2018 a causa del ritardo di un subappaltatore nei lavori relativi al cablaggio elettrico e all'installazione dell'impianto elettrico dello scafo e della tuga, nonché di ritardi nella consegna di elementi interni destinati agli spazi pubblici. In definitiva, detta nave è stata consegnata il 12 dicembre 2018, ossia con un ritardo di circa 200 giorni.
- 30 Posta nell'impossibilità di utilizzare la nave di cui trattasi e non avendo potuto noleggiare una nave sostitutiva, la Irish Ferries ha deciso di cancellare tutte le corse previste dopo il 30 luglio 2018.

- 31 Nell'ambito di tale cancellazione, la Irish Ferries ha intrapreso diverse iniziative. Anzitutto, ha annunciato detta cancellazione a tutti i passeggeri interessati non appena ha avuto conferma del fatto che non fosse possibile noleggiare una nave sostitutiva, rispettando un preavviso da sette a dodici settimane. Poi, ha offerto a tali passeggeri la possibilità di cancellare la prenotazione e di ottenere un rimborso integrale immediato del prezzo del biglietto. Infine, ha proposto ai suddetti passeggeri la possibilità di beneficiare di corse alternative verso la Francia senza rimborso degli eventuali supplementi. Essa ha altresì offerto ai passeggeri la possibilità di usufruire di un trasporto alternativo attraverso un ponte terrestre di loro scelta tra quelli da essa proposti, in partenza da qualsiasi porto per traghetti irlandese verso porti francesi quali Cherbourg, Roscoff, Calais e Caen. I costi del carburante sostenuti per l'attraversamento della Gran Bretagna venivano dunque rimborsati al passeggero.
- 32 Il risultato di tali iniziative è stato che, tra i 20 000 passeggeri interessati da tali cancellazioni, l'82% ha optato per le corse alternative con la Irish Ferries o con altri vettori, il 3% ha preferito ricorrere al ponte terrestre e il restante 15% ha accettato un rimborso integrale del prezzo del biglietto.
- 33 Per i passeggeri che hanno scelto le corse alternative, gli eventuali supplementi non sono stati loro addebitati, ma le relative spese sono state sostenute dalla Irish Ferries. Inoltre, le eventuali differenze relative alle spese a bordo sono state rimborsate dalla Irish Ferries.
- 34 Per quanto riguarda i passeggeri che hanno optato per il ponte terrestre, la Irish Ferries ha rimborsato loro il costo del carburante necessario per l'attraversamento della Gran Bretagna.
- 35 Tuttavia, la Irish Ferries non ha versato una compensazione economica per il ritardo all'arrivo alla destinazione finale ai passeggeri che ne avevano fatto domanda in applicazione dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010, in quanto, dal suo punto di vista, essa aveva proposto un trasporto alternativo e un rimborso del prezzo del biglietto conformemente all'articolo 18 di tale regolamento. La Irish Ferries ha ritenuto, infatti, che gli articoli 18 e 19 di detto regolamento non trovassero applicazione simultaneamente.
- 36 Il 1° agosto 2018, l'autorità irlandese dei trasporti ha trasmesso alla Irish Ferries un «avviso preliminare» riguardante l'applicazione del regolamento n. 1177/2010 alle corse cancellate al quale la Irish Ferries ha risposto presentando le sue osservazioni il 15 agosto 2018.
- 37 Il 19 ottobre 2018, l'autorità irlandese dei trasporti ha adottato una decisione in forza della quale essa ha considerato, innanzitutto, che il regolamento n. 1177/2010 si applicava alle cancellazioni delle corse fra Dublino e Cherbourg durante l'estate del 2018, poi, che la Irish Ferries aveva violato gli obblighi di cui all'articolo 18 di detto regolamento e, infine, che tale vettore non aveva rispettato l'articolo 19 del suddetto regolamento. Conformemente all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento ministeriale del 2012, tale decisione si è concretizzata nell'emissione di due avvisi ai sensi, rispettivamente, dell'articolo 18 e dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010.
- 38 La Irish Ferries ha presentato le sue osservazioni su detta decisione nel novembre 2018 conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento ministeriale del 2012.
- 39 Con decisione del 25 gennaio 2019, all'esito di un procedimento in contraddittorio, l'autorità irlandese dei trasporti ha confermato gli avvisi emessi ai sensi degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010. Essa ha quindi ritenuto, da un lato, che la Irish Ferries avesse violato l'obbligo di trasporto alternativo di cui all'articolo 18 di tale regolamento e l'ha invitata a

rimborsare le spese per gli eventuali supplementi sostenute dai passeggeri interessati dalle corse cancellate che hanno optato per il trasporto alternativo da o verso Rosslare, anziché Dublino, e/o da o verso Roscoff, anziché Cherbourg.

40 Dall'altro lato, essa ha considerato che la Irish Ferries aveva violato l'articolo 19 del suddetto regolamento e l'ha invitata a versare una compensazione economica ai passeggeri interessati da un ritardo alla destinazione finale quale indicata nel contratto di trasporto.

41 La Irish Ferries contesta sia la decisione del 25 gennaio 2019 sia gli avvisi emessi ai sensi degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 dinanzi alla High Court (Alta Corte, Irlanda), sostenendo, in primo luogo, che tale regolamento non è applicabile nel caso in cui la cancellazione del servizio passeggeri abbia luogo diverse settimane prima della data delle corse previste. In secondo luogo, la Irish Ferries contesta l'interpretazione e l'applicazione effettuate dall'autorità irlandese dei trasporti degli articoli da 18 a 20 del regolamento n. 1177/2010. Più specificamente, essa afferma che il ritardo nella consegna della nave di cui trattasi costituisce una circostanza straordinaria che la esonera dal versamento della compensazione economica di cui all'articolo 19 di tale regolamento. In terzo luogo, la Irish Ferries addebita all'autorità irlandese dei trasporti di aver violato l'articolo 25 di detto regolamento, avendo agito ultra vires. Infatti, detta autorità avrebbe esercitato la sua competenza su servizi di trasporto in partenza dalla Francia e a destinazione dell'Irlanda sebbene tali servizi rientrassero nella competenza esclusiva delle autorità francesi. In quarto luogo, la Irish Ferries addebita all'autorità irlandese dei trasporti di aver violato l'articolo 24 del regolamento n. 1177/2010 non avendo limitato l'effetto della sua decisione ai passeggeri che avevano presentato un reclamo nella forma e nei termini previsti all'articolo 24 di tale regolamento. In quinto luogo, la Irish Ferries contesta la validità di detto regolamento alla luce dei principi di proporzionalità, di certezza del diritto e di parità di trattamento, nonché degli articoli 16, 17 e 20 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (in prosiegua: la «Carta»).

42 Stante quanto precede, la High Court (Alta Corte) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«(...)

- 1) Se il [regolamento n. 1177/2010] (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 [di detto] 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.

(...)

- 2) Se, nel caso in cui i passeggeri usufruiscano del trasporto alternativo ai sensi dell'articolo 18 [del regolamento n. 1177/2010], venga in essere un nuovo contratto di trasporto, per cui il diritto alla compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 [di tale regolamento] deve essere accertato in base a tale nuovo contratto piuttosto che al contratto di trasporto originario.
- 3) a) Nel caso in cui [detto] 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 [dello stesso] 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 dal passeggero). In caso negativo, quali criteri debbano essere utilizzati per stabilire se il trasporto alternativo abbia luogo "a condizioni simili".
- 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.
- (...)
- 4) a) Se si possa applicare l'articolo 19 [del regolamento n. 1177/2010] quando il viaggio è già stato di fatto annullato almeno sette settimane prima della partenza prevista. In caso di applicazione [di tale] articolo 19, se esso si applichi quando è stato applicato l'articolo 18 [di tale regolamento] 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.
- b) In caso di applicazione dell'articolo 19 [del regolamento n. 1177/2010], quale sia, ai sensi [di tale articolo], la "destinazione finale".
- 5) In caso di applicazione dell'articolo 19 [del regolamento n. 1177/2010]:
- a) Come debba essere misurato il ritardo in tali circostanze.
- b) Come debba essere calcolato il prezzo ai sensi [di tale] articolo 19 per stabilire il livello di compensazione economica da corrispondere e, in particolare, se esso comprenda i costi riferibili agli extra (ad esempio, cabine, canili e premium lounge).
- (...)
- 6) Se, nel caso in cui il regolamento [n. 1177/2010] trovi applicazione, le circostanze e le considerazioni di cui alla prima questione rappresentino "circostanze straordinarie che (...) non potevano essere evitate anche adottando tutte le misure ragionevoli", ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 4, di [tale] regolamento.
- (...)

- 7) Se l'articolo 24 [del regolamento n. 1177/2010] abbia l'effetto di imporre l'obbligo, a tutti i passeggeri che desiderano ottenere la compensazione economica di cui all'articolo 19 [di tale] regolamento, di presentare il reclamo entro due mesi dalla data in cui il servizio è stato o avrebbe dovuto essere prestato.
- (...)
- 8) Se la competenza dell'organismo nazionale responsabile dell'applicazione [del regolamento n. 1177/2010] sia limitata alle corse che coinvolgono i porti di cui all'articolo 25 [di tale] regolamento o se possa estendersi anche alla corsa di ritorno dal porto di un altro Stato membro verso lo Stato dell'organismo nazionale competente.
- (...)
- 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 [del regolamento n. 1177/2010] 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.
- b) Se il criterio dell'irrazionalità che dovrebbe essere applicato dal giudice nazionale sia quello dell'errore manifesto.
- (...)
- 10) Se il regolamento n. 1177/2010 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), sub i), del regolamento n. 261/2004];
- c) ai principi di proporzionalità, certezza del diritto e parità di trattamento?».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

- 43 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il regolamento n. 1177/2010 debba essere interpretato nel senso che esso è applicabile nel caso in cui un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, per il motivo che la nave che doveva garantire tale servizio è stata oggetto di un ritardo nella consegna e non ha potuto essere sostituita.
- 44 In via preliminare, occorre rilevare che sia dal testo di tale questione sia dalla motivazione della decisione di rinvio risulta che il giudice del rinvio fa riferimento a un insieme di circostanze che, secondo tale giudice, possono essere pertinenti ai fini della risposta a detta questione, quali l'impossibilità per il vettore di trovare una nave sostitutiva, l'assenza di un servizio di trasporto sostitutivo simile sulla tratta in questione a causa della nuova apertura di tale tratta oppure il numero considerevole di passeggeri interessati dalla cancellazione delle corse provocata dalla

consegna tardiva della nave di cui trattasi, i quali sono stati rimborsati o hanno usufruito del trasporto alternativo tramite altre navi, su altre corse o mediante altre modalità di trasporto. Tuttavia, dalla decisione di rinvio emerge che detto giudice si chiede in realtà, alla luce dell'argomento esposto dinanzi ad esso dalla Irish Ferries, se il regolamento n. 1177/2010 sia applicabile nel caso in cui il vettore abbia informato i passeggeri della cancellazione del servizio di trasporto con un preavviso di diverse settimane. Infatti, secondo la Irish Ferries, tale regolamento è applicabile solo a due categorie di passeggeri, vale a dire, da un lato, i passeggeri la cui corsa imminente subisca una cancellazione o sia ritardata e che si trovino fisicamente nel porto e, dall'altro, i passeggeri che si trovino a bordo della nave in fase di crociera.

- 45 Ciò precisato, occorre rilevare che l'ambito di applicazione del regolamento n. 1177/2010 è delimitato all'articolo 2 dello stesso. Il paragrafo 1 di tale articolo stabilisce il principio secondo cui detto regolamento si applica a tre categorie di passeggeri, vale a dire, in primo luogo, quelli che viaggiano con servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro, in secondo luogo, quelli che viaggiano con servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato fuori dal territorio di uno Stato membro e il cui porto di sbarco è situato nel territorio di uno Stato membro a condizione che il servizio sia effettuato da un vettore dell'Unione, e, in terzo luogo, quelli che viaggiano in una crociera il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro. I paragrafi da 2 a 4 di detto articolo elencano invece i casi in cui detto regolamento non si applica.
- 46 Da una lettura complessiva dell'articolo 2 del regolamento n. 1177/2010 risulta che il legislatore dell'Unione ha inteso delimitare l'ambito di applicazione di tale regolamento alla luce di due criteri di cui occorre tener conto cumulativamente, ossia, da un lato, il luogo di imbarco o di sbarco del servizio di trasporto di cui trattasi, e, dall'altro, il fatto che i passeggeri «viaggino con» il servizio di trasporto o che «viaggino in» una crociera.
- 47 Nel caso di specie, la risposta alla prima questione richiede l'interpretazione della nozione di viaggio con un servizio passeggeri marittimo. Orbene, occorre rilevare che detta nozione non è definita né all'articolo 2 del regolamento n. 1177/2010 né in nessun'altra disposizione di tale regolamento. Tuttavia, si deve constatare che, conformemente al suo significato abituale nel linguaggio corrente, la suddetta nozione può essere oggetto tanto di una lettura restrittiva, nel senso che solo i passeggeri che sono in fase di trasporto a bordo di una nave viaggiano con un siffatto servizio, quanto di una lettura più ampia, comprendente anche i passeggeri che intendono viaggiare con un servizio di trasporto marittimo e che hanno già compiuto le formalità necessarie al riguardo, come una prenotazione o l'acquisto di un biglietto.
- 48 Pertanto, secondo costante giurisprudenza della Corte, occorre interpretare la nozione di viaggio tenendo conto non soltanto del suo tenore letterale, ma anche del suo contesto nonché degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (v., in tal senso, sentenza del 12 ottobre 2017, Kamin und Grill Shop, C-289/16, EU:C:2017:758, punto 22 e giurisprudenza ivi citata).
- 49 A tal riguardo, l'impianto sistematico del regolamento n. 1177/2010 depone a favore di un'interpretazione estensiva della nozione di viaggio con un servizio di trasporto marittimo. Infatti, tale regolamento contiene, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 61 delle sue conclusioni, disposizioni applicabili a situazioni che si verificano in una fase precedente alla prestazione di un servizio passeggeri. Così, l'articolo 4, paragrafo 2, di tale regolamento vieta, in sostanza, al vettore di passeggeri di offrire al pubblico condizioni contrattuali e tariffarie discriminatorie in base alla nazionalità del passeggero. Parimenti, l'articolo 7, paragrafo 2, di

detto regolamento prevede che le prenotazioni e i biglietti siano offerti alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta senza costi aggiuntivi alle stesse condizioni applicabili a tutti gli altri passeggeri.

- 50 Inoltre, gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 sarebbero privati di gran parte del loro significato se la nozione di passeggero «che viaggi[a] con servizi passeggeri», ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, di tale regolamento, comprendesse solo i passeggeri che si trovino già a bordo di una nave.
- 51 L'interpretazione di detta nozione nel senso che essa comprende anche i passeggeri che hanno effettuato una prenotazione o acquistato un biglietto per un servizio di trasporto marittimo risulta altresì confermata dagli scopi perseguiti dal regolamento n. 1177/2010. Come enunciato dai considerando 1, 2 e 13 di tale regolamento, la finalità di quest'ultimo consiste nel garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, tenendo in considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale, mediante il riconoscimento a questi ultimi di un livello minimo di protezione in virtù della loro qualità di parte più debole nel contratto di trasporto. Il legislatore dell'Unione ha dunque inteso rafforzare i diritti di tali passeggeri in un certo numero di situazioni che sono causa di gravi inconvenienti nonché porre rimedio a questi ultimi in modo uniforme e immediato.
- 52 Orbene, siffatti scopi presentano, per le persone che abbiano effettuato una prenotazione o acquistato un biglietto per un servizio passeggeri marittimo, almeno la stessa importanza che per i passeggeri che si trovino già a bordo di una nave che effettua un trasporto del genere.
- 53 In tale contesto, non si può ritenere che il legislatore dell'Unione abbia inteso subordinare, senza prevedere una disposizione specifica al riguardo all'articolo 2 del regolamento n. 1177/2010, l'ambito di applicazione di detto regolamento a condizioni supplementari come quelle contemplate nella prima questione, relative al rispetto di un termine di preavviso minimo per informare il passeggero della cancellazione di un servizio di trasporto, alla presenza fisica del passeggero nel porto o a bordo della nave da trasporto oppure alla disponibilità di tale nave.
- 54 Inoltre, non vi è nulla nei lavori preparatori che hanno condotto all'adozione del regolamento n. 1177/2010 che consenta di suffragare l'argomento della Irish Ferries secondo il quale il legislatore dell'Unione avrebbe inteso circoscrivere l'ambito di applicazione di tale regolamento mediante le condizioni supplementari di cui al punto precedente.
- 55 Per quanto riguarda più specificamente gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010, dal loro rispettivo tenore letterale non risulta che la loro applicabilità sia circoscritta da una delle condizioni supplementari menzionate al punto 53 della presente sentenza.
- 56 La circostanza che gli articoli 18 e 19 di tale regolamento siano contenuti nel capo III del medesimo, intitolato «Obblighi dei vettori e degli operatori dei terminali in caso di interruzione del viaggio», non può suffragare una lettura restrittiva secondo la quale detti articoli si applicherebbero solo nel caso in cui una parte del viaggio abbia già avuto luogo prima dell'interruzione dello stesso e in cui, pertanto, i passeggeri siano fisicamente presenti nel porto o a bordo della nave. Invero, oltre al fatto che una limitazione del genere non risulta dai considerando 13 e 14 di detto regolamento, è sufficiente rilevare, al pari dell'avvocato generale al paragrafo 63 delle sue conclusioni, che la nozione di viaggio non è definita dal regolamento n. 1177/2010 e non può, pertanto, servire da base per limitare l'ambito di applicazione del medesimo.

- 57 Infine, occorre rilevare che, mentre l'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 1177/2010 prevede che gli articoli 18 e 19 dello stesso non si applichino quando un passeggero viaggia in una crociera, l'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e b), di tale regolamento non prevede una deroga analoga per il servizio passeggeri. Così, solo l'articolo 20 del suddetto regolamento, intitolato «Esenzioni», enuncia le ipotesi in cui i suoi articoli 18 e 19 non si applicano a un siffatto servizio. Orbene, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 64 delle sue conclusioni, l'interruzione del viaggio non figura tra tali ipotesi che escludono l'applicazione di detti articoli.
- 58 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che il regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che esso è applicabile nel caso in cui un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, per il motivo che la nave che doveva garantire tale servizio è stata oggetto di un ritardo nella consegna e non ha potuto essere sostituita.

Sulla terza questione

- 59 Con la sua terza questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010 debba essere interpretato nel senso che, quando un servizio passeggeri subisce una cancellazione e non esiste alcun servizio di trasporto sostitutivo sulla stessa tratta, il vettore è tenuto a proporre al passeggero, a titolo del diritto di quest'ultimo a un trasporto alternativo a condizioni simili verso la destinazione finale previsto da tale disposizione, un servizio di trasporto sostitutivo che segua un itinerario diverso da quello del servizio cancellato o un servizio di trasporto marittimo abbinato ad altre modalità di trasporto, come un trasporto stradale o ferroviario, e, in caso affermativo, se il vettore sia tenuto a farsi carico di eventuali costi aggiuntivi sostenuti dal passeggero nell'ambito di tale trasporto alternativo verso la destinazione finale.
- 60 Occorre rilevare, in primo luogo, che la nozione di destinazione finale non è definita né all'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010 né in nessun'altra disposizione di tale regolamento. Tuttavia, dall'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), di detto regolamento risulta che la destinazione finale è indicata nel contratto di trasporto e corrisponde, come rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi 79 e 81 delle sue conclusioni, al luogo convenuto fra il vettore e il passeggero al momento della conclusione del contratto di trasporto, dove il passeggero deve essere trasportato mediante il servizio di trasporto, ossia il porto di sbarco indicato in detto contratto.
- 61 A tal riguardo, si deve rilevare che, come specificato dall'articolo 3, lettera f), del regolamento n. 1177/2010, il servizio passeggeri consiste in un servizio di trasporto commerciale di passeggeri via mare o per vie navigabili interne effettuato secondo un orario pubblicato. Il contratto di trasporto è definito, invece, all'articolo 3, lettera m), di tale regolamento come un contratto di trasporto concluso fra un vettore e un passeggero per la fornitura di uno o più servizi passeggeri o crociere. Conformemente all'articolo 3, lettera r), di detto regolamento, la conclusione del contratto di trasporto si concretizza nel fatto che un passeggero proceda a una prenotazione per la partenza specifica di un servizio passeggeri garantito dal vettore, il quale emette un biglietto che, ai sensi dell'articolo 3, lettera n), del medesimo regolamento, costituisce un giustificativo del contratto di trasporto.
- 62 Dal punto precedente risulta che la conclusione di un contratto di trasporto, atto di natura sinallagmatica, conferisce al passeggero, in cambio del prezzo che egli paga, un diritto a essere trasportato dal vettore di cui sono stabiliti gli elementi essenziali, ossia, in particolare, i luoghi di partenza e di arrivo alla destinazione finale, i giorni e gli orari di tale servizio di trasporto e la durata dello stesso.

- 63 In secondo luogo, poiché la nozione di trasporto alternativo non è definita né all'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010 né in nessun'altra disposizione di tale regolamento, occorre rilevare che, conformemente al suo significato abituale nel linguaggio corrente, detta nozione rinvia al fatto di trasportare il passeggero verso la destinazione finale in circostanze diverse da quelle inizialmente previste, senza tuttavia esigere che l'itinerario seguito e la modalità di trasporto siano identici a quelli inizialmente previsti.
- 64 Ne consegue che la nozione di «trasporto alternativo verso la destinazione finale», ai sensi dell'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010, implica che il passeggero sia trasportato verso il luogo previsto contrattualmente, senza che l'itinerario seguito e la modalità di trasporto siano necessariamente identici a quelli inizialmente convenuti. Da ciò deriva che il vettore dispone, in linea di principio, di un certo margine discrezionale per offrire un trasporto alternativo verso la destinazione finale al passeggero il cui servizio di trasporto subisca una cancellazione. Pertanto, il vettore può offrire un trasporto alternativo, anzitutto, mediante un servizio passeggeri sostitutivo da un porto d'imbarco e/o verso un porto di sbarco che segua un itinerario diverso da quello inizialmente previsto nel contratto di trasporto, poi, tramite un siffatto servizio di trasporto con coincidenza, oppure ancora, infine, mediante un servizio passeggeri marittimo abbinato ad altre modalità di trasporto, come un trasporto stradale o ferroviario.
- 65 In terzo luogo, tale facoltà offerta al vettore è tuttavia disciplinata dalle condizioni poste dall'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010, vale a dire che detto trasporto alternativo deve essere effettuato a condizioni simili, non appena possibile e senza alcun supplemento.
- 66 Per quanto riguarda, anzitutto, il requisito secondo il quale il trasporto alternativo deve essere effettuato «senza alcun supplemento», ai sensi di tale articolo 18, occorre rilevare che il legislatore dell'Unione ha inteso far sì che il trasporto alternativo non esponga il passeggero a spese supplementari rispetto a quelle che egli avrebbe necessariamente sostenuto nell'ambito del servizio di trasporto cancellato per recarsi, in particolare, al porto d'imbarco inizialmente convenuto. Il vettore deve quindi farsi carico di eventuali spese supplementari quali le spese di carburante o per i pedaggi stradali che il passeggero ha sostenuto al fine di recarsi al porto di imbarco alternativo o per lasciare il porto di sbarco alternativo e recarsi al porto di sbarco inizialmente previsto oppure le spese in cui il passeggero è incorso durante il trasporto stradale o ferroviario attraverso un ponte terrestre. Ciò premesso, se è vero che il trasporto alternativo non deve essere effettuato a scapito del passeggero, esso non deve tuttavia porre quest'ultimo in una situazione più vantaggiosa rispetto a quella prevista dal contratto di trasporto, cosicché spetta al passeggero dimostrare l'esistenza delle spese supplementari alle quali è stato esposto a causa del trasporto alternativo.
- 67 Da quanto precede risulta che occorre interpretare il requisito del trasporto alternativo «senza alcun supplemento» nel senso che il vettore deve farsi carico degli eventuali costi aggiuntivi sostenuti dal passeggero nell'ambito del trasporto alternativo verso la destinazione finale.
- 68 Poi, l'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 1177/2010 prevede che il vettore debba offrire un trasporto alternativo effettuato a condizioni simili. A tal riguardo, il considerando 13 di detto regolamento indica che il vettore deve proporre al passeggero il trasporto alternativo a condizioni soddisfacenti.
- 69 Da una lettura complessiva di tali disposizioni risulta che il legislatore dell'Unione ha imposto al vettore di proporre al passeggero un trasporto alternativo non a condizioni identiche, bensì a condizioni simili e soddisfacenti, il che implica il raffronto, come rilevato dall'avvocato generale al

paragrafo 88 delle sue conclusioni, tra le condizioni dell'offerta di trasporto alternativo e quelle inizialmente convenute nel contratto di trasporto. A tal riguardo, l'esame della comparabilità delle condizioni di trasporto deve vertere sugli elementi essenziali del contratto di trasporto, quali i luoghi di partenza e di arrivo alla destinazione finale, i giorni e gli orari del servizio di trasporto nonché la sua durata, il numero di eventuali coincidenze, la classe del biglietto e il tipo di cabina prenotata dal passeggero, elementi la cui verifica spetta al giudice del rinvio. Inoltre, detto esame deve essere effettuato dal punto di vista del passeggero in quanto, conformemente all'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010, letto alla luce dei considerando 12 e 13 di tale regolamento, è in considerazione delle informazioni che il vettore gli fornisce che il passeggero può avere la possibilità di decidere di usufruire di un trasporto alternativo o di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto.

- 70 Infine, riferendosi a un trasporto alternativo «non appena possibile», l'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 1177/2010 esige che il vettore proponga al passeggero un trasporto alternativo che consenta al medesimo di raggiungere la sua destinazione finale non appena possibile e, pertanto, è volto a evitare che tale vettore si limiti a proporre un trasporto alternativo mediante un servizio di trasporto marittimo più tardivo che segua lo stesso itinerario anche qualora esistano ulteriori modalità di trasporto alternativo che consentano al passeggero di raggiungere la sua destinazione finale il prima possibile.
- 71 L'interpretazione suggerita al punto 64 della presente sentenza della nozione di «trasporto alternativo verso la destinazione finale», ai sensi dell'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010, è corroborata dagli scopi perseguiti da tale regolamento.
- 72 Infatti, come rilevato al punto 51 della presente sentenza, tale regolamento mira, sulla base di quanto emerge dai suoi considerando 1, 2 e 13, a garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri rafforzando i loro diritti in un certo numero di situazioni che sono causa di gravi inconvenienti e ponendo rimedio a questi ultimi in modo uniforme e immediato.
- 73 Orbene, accogliere un'interpretazione restrittiva della nozione di trasporto alternativo verso la destinazione finale, interpretazione che consiste nel limitare tale nozione alla sola offerta di un trasporto alternativo sullo stesso itinerario di quello del servizio di trasporto cancellato, comprometterebbe detto scopo in quanto essa priverebbe di effetto utile il diritto al trasporto alternativo del passeggero previsto all'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010 nel caso in cui non esista alcun servizio di trasporto sostitutivo sulla tratta in questione.
- 74 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla terza questione dichiarando che l'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che, quando un servizio passeggeri subisce una cancellazione e non esiste alcun servizio di trasporto sostitutivo sulla stessa tratta, il vettore è tenuto a proporre al passeggero, a titolo del diritto di quest'ultimo a un trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili e non appena possibile previsto da tale disposizione, un servizio di trasporto sostitutivo che segua un itinerario diverso da quello del servizio cancellato o un servizio di trasporto marittimo abbinato ad altre modalità di trasporto, come un trasporto stradale o ferroviario, ed è tenuto a farsi carico di eventuali costi aggiuntivi sostenuti dal passeggero nell'ambito di tale trasporto alternativo verso la destinazione finale.

Sulle questioni seconda e quarta, nonché sulla quinta questione, lettera a)

- 75 Con le sue questioni seconda e quarta, nonché con la quinta questione, lettera a), che è opportuno esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 debbano essere interpretati nel senso che, qualora un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, il passeggero che decida, conformemente all'articolo 18 di tale regolamento, di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto o di usufruire del trasporto alternativo verso la destinazione finale quale indicata nel contratto di trasporto, non appena possibile o a una data successiva, può parimenti chiedere una compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 del suddetto regolamento.
- 76 In primo luogo, per quanto riguarda l'applicabilità dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 nel caso di un passeggero il cui servizio di trasporto abbia subito una cancellazione, occorre constatare che non vi è nulla nel testo di tale disposizione che indichi che essa non sarebbe applicabile in una situazione del genere. Inoltre, dal considerando 14 del regolamento n. 1177/2010 risulta che il legislatore dell'Unione ha inteso imporre ai vettori di versare una compensazione economica ai passeggeri non solo in caso di ritardo di un servizio passeggeri, ma anche in caso di cancellazione di un siffatto servizio.
- 77 Ne consegue che un passeggero il cui servizio di trasporto subisca una cancellazione può, in linea di principio, chiedere una compensazione economica ai sensi di detto articolo.
- 78 Tale interpretazione è corroborata dal contesto in cui si inserisce l'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010. Infatti, l'articolo 20 di tale regolamento, il quale elenca i casi in cui l'articolo 19 non si applica, prevede, da un lato, al paragrafo 2, che detto articolo 19 non si applica se il passeggero è informato della cancellazione prima dell'acquisto del biglietto ovvero se la cancellazione è causata dal passeggero stesso e, dall'altro, al paragrafo 4, che il vettore può esimersi dal pagamento della compensazione economica previsto dal medesimo articolo 19, se esso prova che la cancellazione del servizio di trasporto è provocata da condizioni meteorologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave o dal verificarsi di circostanze straordinarie.
- 79 Detta interpretazione risulta parimenti conforme allo scopo perseguito dal regolamento n. 1177/2010, vale a dire, come rilevato al punto 51 della presente sentenza, garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri.
- 80 In secondo luogo, occorre determinare le condizioni alle quali un passeggero può chiedere la compensazione economica di cui all'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 a seguito della cancellazione di un servizio di trasporto.
- 81 A tal proposito, da un lato, dall'articolo 18, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 1177/2010 risulta che, quando un servizio di trasporto subisce una cancellazione o il vettore prevede ragionevolmente una siffatta cancellazione, i passeggeri hanno diritto al trasporto alternativo o al rimborso del prezzo del biglietto da parte del vettore.
- 82 Come enuncia il considerando 13 di tale regolamento, al fine di ridurre gli inconvenienti causati ai passeggeri a seguito della cancellazione del viaggio, questi ultimi devono avere la possibilità vuoi di cancellare il viaggio e ottenere il rimborso del biglietto, vuoi di beneficiare del trasporto alternativo a condizioni soddisfacenti.

- 83 Dal combinato disposto di tale articolo 18 e di detto considerando 13 risulta che il legislatore dell'Unione ha considerato che la cancellazione di un servizio passeggeri da parte del vettore conduce non già alla risoluzione unilaterale del contratto di trasporto, bensì alla scelta per il passeggero tra la prosecuzione del rapporto contrattuale sotto forma di trasporto alternativo e l'estinzione di tale rapporto contrattuale mediante la domanda di rimborso del prezzo del biglietto.
- 84 Pertanto, contrariamente a quanto sostenuto dalla Irish Ferries nelle sue osservazioni scritte, la scelta effettuata dal passeggero di optare per il trasporto alternativo quando è informato della cancellazione del servizio di trasporto non può essere assimilata alla conclusione di un nuovo contratto di trasporto, giacché detta scelta costituisce solo l'esercizio di una prerogativa conferita al passeggero dall'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010.
- 85 Dall'altro lato, l'articolo 19, paragrafo 1, di tale regolamento stabilisce, in sostanza, che il passeggero può, fermo restando il proprio diritto al trasporto, chiedere una compensazione economica al vettore nel caso in cui egli arrivi in ritardo alla destinazione finale.
- 86 Indicando in detto articolo 19, paragrafo 1, che il passeggero può chiedere al vettore il versamento di una compensazione economica fermo restando il proprio diritto al trasporto, il legislatore dell'Unione ha inteso subordinare il versamento della compensazione economica prevista da tale disposizione alla circostanza che il passeggero disponga di un diritto al trasporto. Pertanto, ove il passeggero non disponga o abbia smesso di disporre di un diritto al trasporto, egli non può chiedere il versamento di una compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010.
- 87 Ne consegue che occorre distinguere la situazione del passeggero che abbia chiesto il rimborso del suo biglietto dalla situazione del passeggero che abbia chiesto di usufruire del trasporto alternativo verso la destinazione finale quale indicata nel contratto di trasporto non appena possibile o a una data successiva.
- 88 Infatti, per quanto riguarda il passeggero che chieda, in applicazione dell'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010, di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto, occorre rilevare, al pari dell'avvocato generale al paragrafo 108 delle sue conclusioni, che, in una situazione del genere, con detta richiesta il passeggero manifesta la propria volontà di liberarsi dall'obbligo di pagare il prezzo e, pertanto, perde il diritto al trasporto verso la destinazione finale. Tale passeggero non può dunque chiedere il versamento di una compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 del suddetto regolamento.
- 89 Tuttavia, qualora un passeggero non scelga il rimborso, bensì il trasporto alternativo verso la destinazione finale non appena possibile o a una data successiva, si deve considerare che il medesimo ribadisce la sua volontà di essere trasportato e, pertanto, non rinuncia al suo diritto al trasporto verso la destinazione finale per il quale ha pagato. Tale passeggero può, perciò, chiedere il versamento di una compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 qualora le soglie previste da detto articolo siano superate. A tal riguardo, quando il passeggero raggiunge la destinazione finale quale indicata nel contratto di trasporto, vale a dire, come risulta dal punto 60 della presente sentenza, il porto di sbarco menzionato in detto contratto, con un ritardo superiore a quello fissato in detto articolo, egli può chiedere una compensazione economica ai sensi del medesimo articolo, tenuto conto dei gravi inconvenienti subiti.

90 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla seconda e alla quarta questione, nonché alla quinta questione, lettera a), dichiarando che gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 devono essere interpretati nel senso che, qualora un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, il passeggero dispone di un diritto alla compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 di tale regolamento nel caso in cui egli decida, conformemente all'articolo 18 di detto regolamento, di usufruire del trasporto alternativo non appena possibile oppure di rinviare il suo viaggio a una data successiva e giunga alla destinazione finale inizialmente prevista con un ritardo superiore alle soglie fissate dall'articolo 19 del medesimo regolamento. Per contro, qualora un passeggero decida di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto, egli non dispone di un siffatto diritto alla compensazione economica ai sensi di tale articolo.

Sulla quinta questione, lettera b)

91 Con la sua quinta questione, lettera b), il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 debba essere interpretato nel senso che la nozione di «prezzo del biglietto», contenuta in tale articolo, include i costi riferibili alle prestazioni opzionali supplementari scelte dal passeggero, come la prenotazione di una cabina o di un canile oppure l'accesso a una lounge esclusiva.

92 In via preliminare, occorre rilevare che, sebbene l'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 preveda il metodo di calcolo della compensazione economica minima alla quale un passeggero, il quale soddisfi le condizioni previste da tale articolo, ha diritto, e il cui importo equivale a una determinata percentuale del prezzo del biglietto, né tale disposizione né alcun'altra disposizione di detto regolamento precisa cosa debba intendersi per «prezzo del biglietto».

93 Ciò premesso, risulta, da un lato, dall'articolo 3, lettera n), di detto regolamento, come ricordato al punto 61 della presente sentenza, che il biglietto è un documento attestante l'esistenza di un contratto di trasporto concluso fra un vettore e un passeggero per la fornitura di uno o più servizi passeggeri.

94 Dall'altro lato, l'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento n. 1177/2010 dispone che la compensazione economica è calcolata in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio passeggeri.

95 Dal significato abituale nel linguaggio corrente dei termini «effettivamente pagato» risulta che il legislatore dell'Unione ha inteso riferirsi, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale al paragrafo 124 delle sue conclusioni, all'importo totale pagato dal passeggero in cambio del servizio passeggeri che il vettore si è impegnato a eseguire e alle condizioni previste dal contratto. Pertanto, la nozione di prezzo del biglietto comprende tutte le prestazioni che il vettore si è impegnato a fornire al passeggero in cambio del prezzo pagato, ossia non soltanto la prestazione di trasporto in quanto tale, ma anche tutte le prestazioni che si aggiungono al trasporto, quali la prenotazione di una cabina o di un canile oppure l'accesso a una lounge esclusiva. Per contro, tale nozione non include gli importi corrispondenti alle prestazioni indipendenti dal servizio passeggeri, che sono chiaramente identificabili, come il compenso percepito dall'agente di viaggio al momento della prenotazione.

- 96 Tale interpretazione è corroborata dallo scopo ricordato al punto 51 della presente sentenza, consistente nel garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri. Infatti, essa consente al passeggero interessato di individuare facilmente l'importo della compensazione economica al quale il medesimo ha diritto in caso di cancellazione del servizio di trasporto.
- 97 Detta interpretazione è altresì corroborata dai lavori preparatori del regolamento n. 1177/2010, dai quali risulta che, sebbene il Parlamento avesse proposto di circoscrivere la nozione di prezzo del biglietto all'importo pagato per il trasporto e l'alloggio a bordo ad esclusione dei costi relativi ai pasti, alle altre attività e agli acquisti effettuati a bordo, il legislatore dell'Unione ha scientemente rifiutato di scomporre la nozione di prezzo del biglietto in diverse componenti. In tal modo, il legislatore dell'Unione ha ritenuto che la compensazione economica dovesse essere calcolata tenendo conto del prezzo pagato dal passeggero in cambio di un servizio di trasporto che non è stato eseguito conformemente al contratto di trasporto.
- 98 Infine, questa stessa interpretazione non può essere rimessa in discussione dall'argomento della Irish Ferries secondo il quale, ai fini del calcolo della compensazione economica a cui un passeggero ha diritto, la presa in considerazione delle prestazioni opzionali supplementari scelte da tale passeggero non sarebbe conforme al principio di proporzionalità, in quanto essa determina conseguenze considerevoli sugli oneri finanziari dei vettori, sproporzionate rispetto all'obiettivo di protezione dei passeggeri. Infatti, da una giurisprudenza consolidata della Corte risulta che l'obiettivo di protezione dei consumatori, compresi i passeggeri del trasporto marittimo, è idoneo a giustificare conseguenze economiche negative, anche considerevoli per taluni operatori economici (v., per analogia, sentenza del 23 ottobre 2012, Nelson e a., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 81).
- 99 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla quinta questione, lettera b), dichiarando che l'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che la nozione di «prezzo del biglietto», contenuta in tale articolo, include i costi riferibili alle prestazioni opzionali supplementari scelte dal passeggero, come la prenotazione di una cabina o di un canile oppure l'accesso a una lounge esclusiva.

Sulla sesta questione

- 100 Occorre constatare che, se è vero che, nel testo della sesta questione, il giudice del rinvio fa riferimento a un insieme di circostanze, quali l'impossibilità per il vettore di trovare una nave sostitutiva, l'assenza di un servizio di trasporto sostitutivo simile sulla tratta in questione a causa della nuova apertura di tale tratta oppure il numero considerevole di passeggeri interessati dalla cancellazione delle corse provocata dalla consegna tardiva della nave di cui trattasi, i quali sono stati rimborsati o hanno usufruito del trasporto alternativo tramite altre navi, su altre corse o mediante altre modalità di trasporto, dalla decisione di rinvio risulta tuttavia che l'insieme di tali circostanze trae origine da un evento comune connesso alla consegna tardiva della nave di cui trattasi, cosicché la sesta questione deve essere intesa nel senso che essa mira unicamente a stabilire se la consegna tardiva di una nave sia idonea a rientrare nella nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 4, del regolamento n. 1177/2010.
- 101 Ne consegue che, con la sua sesta questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 20, paragrafo 4, del regolamento n. 1177/2010 debba essere interpretato nel senso che la consegna tardiva di una nave da trasporto passeggeri che ha comportato la cancellazione di tutte le corse che dovevano essere effettuate da tale nave nell'ambito di una nuova tratta marittima non rientra nella nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi di tale disposizione.

- 102 Al riguardo, si deve ricordare che, come risulta dal punto 90 della presente sentenza, l'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 trova applicazione qualora, a seguito della cancellazione di un servizio di trasporto, il passeggero decida, conformemente all'articolo 18 di tale regolamento, di usufruire del trasporto alternativo non appena possibile o di rinviare il suo viaggio a una data successiva.
- 103 Tuttavia, l'articolo 20, paragrafo 4, di tale regolamento prevede che l'articolo 19 del medesimo non si applichi se il vettore prova che la cancellazione o il ritardo è provocato da condizioni meteorologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave o da circostanze straordinarie che ostacolano l'esecuzione del servizio passeggeri, le quali non potevano essere evitate anche adottando tutte le misure ragionevoli.
- 104 Occorre rilevare che, se è vero che la nozione di circostanze straordinarie non è definita né all'articolo 20, paragrafo 4, del regolamento n. 1177/2010, né all'articolo 3 di tale regolamento, il quale definisce un certo numero di nozioni ai sensi del medesimo, il suo preambolo è invece idoneo a precisare il contenuto di tale nozione.
- 105 Infatti, il legislatore dell'Unione ha indicato, come risulta dal considerando 17 del regolamento n. 1177/2010, che siffatte circostanze dovrebbero comprendere, in via non esclusiva, un insieme di eventi, senza tuttavia contemplare la consegna tardiva di una nave. Da tale indicazione nel preambolo di detto regolamento emerge che il legislatore dell'Unione ha inteso non già che tali eventi – il cui elenco è meramente indicativo – costituiscano di per sé circostanze straordinarie, ma soltanto che essi siano idonei a produrre siffatte circostanze.
- 106 Al considerando 19 del regolamento n. 1177/2010, il legislatore dell'Unione ha fatto riferimento alla giurisprudenza della Corte nella quale quest'ultima ha dichiarato che possono essere considerati circostanze eccezionali gli eventi che non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore in questione e che sfuggono al suo effettivo controllo. Con tale rinvio alla giurisprudenza relativa a detta nozione, elaborata nel contesto del trasporto aereo di passeggeri, il legislatore dell'Unione ha inteso adottare un approccio unitario alla nozione di circostanze straordinarie.
- 107 Orbene, al pari di una costante giurisprudenza della Corte in materia di diritti dei passeggeri del trasporto aereo, si deve considerare che la nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 4, del regolamento n. 1177/2010, designa gli eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore in questione e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo, condizioni, queste due, che sono cumulative e il cui rispetto deve essere oggetto di valutazione caso per caso (v., per analogia, sentenza del 23 marzo 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 23 e giurisprudenza ivi citata).
- 108 Inoltre, tenuto conto dello scopo perseguito dal regolamento n. 1177/2010, consistente nel garantire, come ricordato al punto 51 della presente sentenza, un elevato livello di protezione dei passeggeri, e del fatto che l'articolo 20, paragrafo 4, di tale regolamento deroga al principio del diritto alla compensazione economica dei passeggeri in caso di cancellazione o ritardo, la nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi di quest'ultima disposizione, deve essere interpretata restrittivamente.

- 109 È in tale contesto che occorre valutare se la consegna tardiva di una nave, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, possa essere qualificata come «circostanze straordinarie», ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 4, di detto regolamento, letto alla luce del considerando 19 del medesimo.
- 110 Nel caso di specie, sebbene la costruzione di una nave non rientri, in linea di principio, nell'attività di un vettore marittimo di passeggeri, bensì in quella di un cantiere navale, resta il fatto che la commessa e la ricezione di una nave da trasporto passeggeri costituiscono eventi certamente rari, ma indubbiamente inerenti al normale esercizio dell'attività di un vettore marittimo di passeggeri. Infatti, nell'ambito della sua attività di trasporto, detto vettore, tra le misure ordinarie di gestione relative all'organizzazione e alla manutenzione della sua flotta, si trova a dover procedere alla commessa di navi.
- 111 Tale interpretazione è corroborata dalla circostanza che il contratto avente ad oggetto la commessa e la consegna di una nave possa contenere un meccanismo compensatorio che copre il rischio di ritardo nella consegna, il che è avvenuto nel caso di specie, come confermato in udienza dalla Irish Ferries. L'istituzione di un siffatto meccanismo conferma che un ritardo del genere costituisce un rischio abituale al quale è esposto un vettore nell'esercizio delle sue attività di trasporto di passeggeri.
- 112 Pertanto, si deve considerare che il ritardo nella consegna di una nave costituisce un evento inerente al normale esercizio dell'attività di un vettore marittimo di passeggeri. Di conseguenza, laddove non sia soddisfatta una delle due condizioni cumulative menzionate al punto 107 della presente sentenza, si deve considerare che un siffatto ritardo non può essere qualificato come «circostanze straordinarie», ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 4, del regolamento n. 1177/2010, senza che sia necessario esaminare se un evento del genere sfugga all'effettivo controllo del vettore.
- 113 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla sesta questione dichiarando che l'articolo 20, paragrafo 4, del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che la consegna tardiva di una nave da trasporto passeggeri che ha comportato la cancellazione di tutte le corse che dovevano essere effettuate da tale nave nell'ambito di una nuova tratta marittima non rientra nella nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi di tale disposizione.

Sulla settima questione

- 114 Con la sua settima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 24 del regolamento n. 1177/2010 debba essere interpretato nel senso che esso impone al passeggero che chiede di ottenere una compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 di tale regolamento di presentare la domanda sotto forma di reclamo al vettore entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio.
- 115 Al riguardo, l'articolo 24, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010 impone al vettore di disporre di un meccanismo accessibile per il trattamento dei reclami in ordine ai diritti e agli obblighi contemplati da detto regolamento, mentre l'articolo 24, paragrafo 2, istituisce un procedimento sommario per il trattamento dei reclami che prevede determinati termini. Così, il passeggero che desidera presentare un reclamo al vettore trasmette tale reclamo entro il termine di due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio di trasporto, mentre il

vettore dispone del termine di un mese per notificare al passeggero che il reclamo è stato accolto, respinto o è ancora in esame e deve, in ogni caso, comunicare a detto passeggero la propria risposta definitiva entro due mesi dalla data di ricevimento del reclamo.

- 116 Dal riferimento ai «diritti e agli obblighi contemplati dal presente regolamento» risulta che un reclamo può riguardare i diritti e gli obblighi previsti sia al capo II di detto regolamento, intitolato «Diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta», sia al capo III dello stesso, intitolato «Obblighi dei vettori e degli operatori dei terminali in caso di interruzione del viaggio», nel quale figura l'articolo 19 del medesimo regolamento relativo alla compensazione economica del passeggero in caso di ritardo all'arrivo.
- 117 Tuttavia, una domanda di un passeggero diretta all'ottenimento della compensazione economica di cui all'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 non può essere assimilata a un reclamo ai sensi dell'articolo 24 di tale regolamento, né, di conseguenza, essere soggetta al rispetto dei termini previsti da quest'ultima disposizione.
- 118 Infatti, mentre un reclamo, ai sensi dell'articolo 24 del regolamento n. 1177/2010, consiste in una segnalazione di una presunta violazione, da parte del vettore, di uno dei suoi obblighi derivanti da tale regolamento e tale vettore dispone di un certo margine discrezionale relativamente al seguito da dare a detta segnalazione, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 164 delle sue conclusioni, l'articolo 19, paragrafo 1, di detto regolamento conferisce un credito di natura pecuniaria al passeggero di cui quest'ultimo può chiedere il pagamento al vettore per il solo fatto che le condizioni poste da tale articolo sono soddisfatte, senza che detto vettore disponga del medesimo potere discrezionale al riguardo.
- 119 Inoltre, l'articolo 19, paragrafo 5, del regolamento n. 1177/2010 impone al vettore di procedere al versamento della compensazione economica richiesta entro un mese dalla presentazione di una siffatta domanda. Tale disposizione, nei limiti in cui prevede un termine di durata inferiore a quella del termine di due mesi di cui dispone, conformemente all'articolo 24, paragrafo 2, di detto regolamento, il vettore per notificare al passeggero la propria decisione definitiva relativamente al seguito da dare al reclamo, conferma che una domanda di versamento della compensazione economica di cui all'articolo 19 di detto regolamento non può essere assimilata a un reclamo ai sensi dell'articolo 24 del medesimo regolamento.
- 120 Lo scopo perseguito dal regolamento n. 1177/2010, ricordato al punto 51 della presente sentenza, consistente nel garantire ai passeggeri un elevato livello di protezione, conferma tale interpretazione. Un livello di protezione del genere sarebbe inconciliabile con l'imposizione di un così breve termine di due mesi per presentare una domanda di compensazione economica.
- 121 Ne consegue che il legislatore dell'Unione non ha inteso subordinare il diritto alla compensazione economica previsto dall'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 al rispetto del termine di due mesi di cui all'articolo 24 di tale regolamento per la presentazione di un reclamo.
- 122 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla settima questione dichiarando che l'articolo 24 del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che esso non impone al passeggero che chiede di ottenere una compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 di tale regolamento di presentare la domanda sotto forma di reclamo al vettore entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio di trasporto.

Sull'ottava questione

- 123 Con la sua ottava questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 25 del regolamento n. 1177/2010 debba essere interpretato nel senso che rientrano nella competenza di un organismo nazionale preposto all'esecuzione di tale regolamento designato da uno Stato membro non solo il servizio passeggeri effettuato da un porto situato nel territorio di tale Stato membro, ma anche un servizio passeggeri effettuato da un porto situato nel territorio di un altro Stato membro verso un porto situato nel territorio del primo Stato membro qualora quest'ultimo servizio di trasporto rientri nell'ambito di un viaggio di andata e ritorno che è stato integralmente cancellato.
- 124 Al riguardo, l'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010 prevede che ogni Stato membro designi uno o più organismi responsabili dell'esecuzione di detto regolamento per quanto riguarda i servizi passeggeri e le crociere da porti situati nel proprio territorio e i servizi passeggeri provenienti da un paese terzo verso tali porti.
- 125 Ne consegue che, sebbene tale disposizione lasci supporre, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 169 delle sue conclusioni, che l'organismo nazionale competente per un servizio passeggeri effettuato tra Stati membri sia, in linea di principio, quello dello Stato membro nel cui territorio è situato il porto d'imbarco, il legislatore dell'Unione ha tuttavia ritenuto che il nesso esistente tra lo Stato membro in cui è situato il porto di sbarco e i servizi passeggeri provenienti da un paese terzo fosse sufficiente a conferire all'organismo nazionale di quest'ultimo Stato membro la competenza a svolgere la sua missione di vigilare sull'esecuzione del regolamento n. 1177/2010.
- 126 Pertanto, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 199 delle sue conclusioni, il legislatore dell'Unione ha così inteso attribuire la competenza di sorveglianza di carattere generale all'organismo nazionale secondo un criterio attinente alla prossimità tra il territorio dello Stato membro nel cui territorio è situato il porto d'imbarco o di sbarco e il servizio passeggeri di cui trattasi.
- 127 Ne consegue che, nel caso di un servizio passeggeri cancellato, l'organismo nazionale competente è, in linea di principio, quello dello Stato membro nel cui territorio si trova il porto d'imbarco.
- 128 Per contro, nel caso di un viaggio di andata e ritorno che prevede un servizio passeggeri per l'andata e un servizio passeggeri per il ritorno, il quale è stato integralmente cancellato, il nesso tra il servizio passeggeri per il ritorno e il territorio dello Stato membro nel cui territorio è situato il porto d'imbarco di tale servizio non è più stretto di quello esistente tra il territorio dello Stato membro nel cui territorio è situato il porto di sbarco e detto servizio. Infatti, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 200 delle sue conclusioni, quest'ultimo porto costituisce parimenti, in linea di principio, il porto d'imbarco per l'andata e si trova nella situazione più idonea per vigilare sulla corretta applicazione del regolamento n. 1177/2010 per i servizi passeggeri cancellati.
- 129 Una siffatta interpretazione è corroborata dallo scopo di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, come rilevato al punto 51 della presente sentenza, in quanto essa consente di evitare al passeggero di moltiplicare i procedimenti dinanzi a organismi nazionali diversi, quando il fatto generatore all'origine della cancellazione dei servizi passeggeri, per l'andata e per il ritorno, è il medesimo.

130 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere all'ottava questione dichiarando che l'articolo 25 del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che rientrano nella competenza di un organismo nazionale preposto all'esecuzione di tale regolamento designato da uno Stato membro non solo il servizio passeggeri effettuato da un porto situato nel territorio di tale Stato membro, ma anche un servizio passeggeri effettuato da un porto situato nel territorio di un altro Stato membro verso un porto situato nel territorio del primo Stato membro qualora quest'ultimo servizio di trasporto rientri nell'ambito di un viaggio di andata e ritorno che è stato integralmente cancellato.

Sulla nona questione

131 Con la sua nona questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se, nell'ambito della sua valutazione della validità della decisione adottata da un organismo nazionale preposto all'esecuzione del regolamento n. 1177/2010, il giudice nazionale debba applicare gli articoli 16, 17, 20 e 47 della Carta nonché i principi di proporzionalità, di certezza del diritto e di parità di trattamento e se il suo sindacato debba limitarsi a quello dell'errore manifesto.

132 A tal riguardo, secondo costante giurisprudenza della Corte, nell'ambito della cooperazione tra la Corte e i giudici nazionali, la necessità di pervenire a un'interpretazione del diritto dell'Unione che sia utile per il giudice nazionale impone che quest'ultimo rispetti scrupolosamente i requisiti relativi al contenuto di una domanda di pronuncia pregiudiziale e indicati in maniera esplicita all'articolo 94 del regolamento di procedura della Corte (sentenza del 19 aprile 2018, Consorzio Italian Management e Catania Multiservizi, C-152/17, EU:C:2018:264, punto 21 e giurisprudenza ivi citata).

133 Dunque, è in particolare indispensabile, come enunciato all'articolo 94, lettera c), del regolamento di procedura, che la decisione di rinvio contenga l'illustrazione dei motivi che hanno indotto il giudice del rinvio a interrogarsi sull'interpretazione o sulla validità di determinate disposizioni del diritto dell'Unione, nonché il collegamento che esso stabilisce tra dette disposizioni e la normativa nazionale applicabile alla causa principale (v., in tal senso, sentenza del 19 aprile 2018, Consorzio Italian Management e Catania Multiservizi, C-152/17, EU:C:2018:264, punto 22 e giurisprudenza ivi citata).

134 Si deve altresì sottolineare che le informazioni contenute nelle decisioni di rinvio servono non solo a consentire alla Corte di fornire risposte utili, bensì anche a dare ai governi degli Stati membri e alle altre parti interessate la possibilità di presentare osservazioni ai sensi dell'articolo 23 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea. Spetta alla Corte provvedere affinché tale possibilità sia garantita, tenuto conto del fatto che, a norma della suddetta disposizione, soltanto le decisioni di rinvio vengono notificate alle parti interessate (sentenza del 13 luglio 2017, Szoja, C-89/16, EU:C:2017:538, punto 49).

135 Nel caso di specie, è giocoforza constatare che nessuna delle due parti in cui si articola la nona questione riguardanti, la prima, le disposizioni e i principi del diritto dell'Unione che il giudice nazionale deve applicare e, la seconda, la portata del sindacato giurisdizionale al quale detto giudice deve procedere, soddisfa manifestamente tali requisiti.

136 Infatti, per quanto riguarda la prima parte, il giudice del rinvio non espone le ragioni specifiche che l'hanno indotto a sollevare tale questione alla luce delle altre questioni poste, cosicché la Corte non è in grado di fornire una risposta utile a detta parte.

- 137 Parimenti, per quanto attiene alla seconda parte, non avendo spiegato in cosa consista il criterio relativo alla ragionevolezza che esso intende applicare nell'ambito della propria valutazione della validità della decisione dell'organismo nazionale preposto all'esecuzione del regolamento n. 1177/2010, il giudice del rinvio pone la Corte nell'impossibilità di fornirgli una risposta utile.
- 138 Tenuto conto di quanto precede, la Corte non è in grado di fornire una risposta utile alla nona questione. Si deve pertanto dichiarare che tale questione è irricevibile.

Sulla decima questione

- 139 Con la sua decima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 siano invalidi in quanto non conformi né ai principi di parità di trattamento, di proporzionalità e di certezza del diritto né agli articoli 16, 17 e 20 della Carta.
- 140 In primo luogo, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 siano invalidi alla luce del principio della parità di trattamento e dell'articolo 20 della Carta.
- 141 La Irish Ferries afferma in termini generali che detto regolamento viola il principio della parità di trattamento e l'articolo 20 della Carta imponendo un insieme di obblighi ai vettori marittimi ai quali i vettori aerei e i vettori ferroviari di passeggeri non sono soggetti, sebbene tutti questi vettori si trovino in una situazione comparabile. A tal riguardo, la Irish Ferries sottolinea più specificamente che, mentre il vettore aereo può, in applicazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, evitare il versamento della compensazione pecuniaria ove informi il passeggero della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto, una siffatta facoltà non risulta invece dal regolamento n. 1177/2010 per il vettore marittimo.
- 142 Secondo costante giurisprudenza, il principio della parità di trattamento impone che situazioni comparabili non siano trattate in maniera diversa e che situazioni diverse non siano trattate in maniera uguale, a meno che tale trattamento non sia obiettivamente giustificato (v., in tal senso, sentenze del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punto 95, e del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 48).
- 143 Risulta, anzitutto, da costante giurisprudenza che la situazione delle imprese che operano nel settore di attività dei diversi mezzi di trasporto non è comparabile, in quanto, alla luce delle loro modalità di funzionamento, delle condizioni della loro accessibilità e della ripartizione delle loro reti, le diverse modalità di trasporto non sono, quanto alle loro condizioni di utilizzazione, intercambiabili. In tali circostanze, il legislatore dell'Unione ha potuto introdurre regole che prevedono un diverso livello di protezione del consumatore a seconda del settore considerato (v., in tal senso, sentenze del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punto 96, e del 26 settembre 2013, ÖBB-Personenverkehr, C-509/11, EU:C:2013:613, punto 47 e giurisprudenza ivi citata).
- 144 Occorre poi constatare che, in materia di trasporto marittimo, i passeggeri vittime di una cancellazione o di un ritardo prolungato si trovano in una situazione diversa da quella che sperimentano i passeggeri degli altri mezzi di trasporto. Infatti, a causa della localizzazione dei porti e del numero limitato di tratte garantite la cui frequenza può anche variare a seconda delle stagioni, gli inconvenienti subiti dai passeggeri al verificarsi di siffatti disguidi non sono comparabili.

- 145 Infine, sebbene il considerando 1 del regolamento n. 1177/2010 miri certamente a garantire un livello di protezione dei passeggeri marittimi comparabile a quello dei passeggeri delle altre modalità di trasporto, il legislatore dell'Unione non ha inteso, contrariamente a quanto sostiene la Irish Ferries, ritenere che le diverse modalità di trasporto fossero tra loro comparabili e neppure garantire un livello di protezione identico per ciascuna delle modalità di trasporto.
- 146 Pertanto, le cause di esonero dalla responsabilità previste dalla normativa dell'Unione applicabile alle modalità di trasporto di passeggeri diverse dal trasporto marittimo, come quella prevista all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 per il trasporto aereo di passeggeri, non possono essere prese in considerazione nell'ambito dell'esame della comparabilità delle situazioni.
- 147 Ne consegue che gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 non violano né il principio della parità di trattamento né l'articolo 20 della Carta.
- 148 In secondo luogo, come risulta dalla decisione di rinvio, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 siano conformi al principio di proporzionalità.
- 149 A tal proposito, la Irish Ferries afferma, in sostanza, che gli obblighi incombenti ai vettori marittimi di passeggeri ai sensi degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010, in caso di cancellazione di un servizio di trasporto, fanno gravare su detti vettori considerevoli oneri finanziari che sono del tutto sproporzionati rispetto allo scopo perseguito da tale regolamento. In special modo, sarebbe sproporzionato, da un lato, imporre al vettore il versamento di una compensazione economica in applicazione dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 nel caso in cui tale vettore abbia informato il passeggero della cancellazione di un servizio di trasporto rispettando un preavviso di diverse settimane. Dall'altro, sarebbe altresì sproporzionato consentire a un passeggero il cui servizio di trasporto abbia subito una cancellazione di poter cumulare un trasporto alternativo verso la destinazione finale ai sensi dell'articolo 18 di tale regolamento e una compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 di detto regolamento.
- 150 Si deve ricordare, in via preliminare, che il principio di proporzionalità, che è parte integrante dei principi generali del diritto dell'Unione, esige che gli strumenti istituiti da una disposizione di diritto dell'Unione siano idonei a realizzare lo scopo perseguito e non vadano oltre quanto è necessario per raggiungerlo (sentenza del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punto 79).
- 151 Per quanto riguarda il controllo giurisdizionale delle condizioni citate al punto precedente, la Corte ha riconosciuto al legislatore dell'Unione un ampio potere discrezionale in settori che richiedono da parte sua scelte di natura politica, economica e sociale, e rispetto ai quali esso è chiamato a effettuare valutazioni complesse. Di conseguenza, solo la manifesta inidoneità di una misura adottata in tali settori, in relazione allo scopo che l'istituzione competente intende perseguire, può inficiare la legittimità di una siffatta misura. Ciò accade, in particolare, in materia di politica comune dei trasporti (v., in tal senso, sentenza del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punto 80).
- 152 Come ricordato al punto 51 della presente sentenza, lo scopo perseguito dal legislatore dell'Unione è, conformemente ai considerando 1, 2, 13 e 14 del regolamento n. 1177/2010, quello di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri vittime di gravi inconvenienti causati dalla cancellazione o dal ritardo prolungato che interessano il loro servizio di trasporto. A tal

fine, il legislatore dell'Unione ha previsto, agli articoli 18 e 19 di detto regolamento, di porre rimedio, in modo uniforme e immediato, a taluni inconvenienti causati ai passeggeri posti in situazioni del genere.

- 153 Spetta alla Corte valutare se le misure adottate dal legislatore dell'Unione siano manifestamente inadeguate in relazione allo scopo del regolamento n. 1177/2010, che consiste nel rafforzamento della protezione dei passeggeri, e la cui legittimità non è di per sé contestata.
- 154 Al riguardo, va anzitutto rilevato che le misure di cui agli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 sono di per sé idonee a porre immediatamente rimedio a taluni inconvenienti subiti dai passeggeri in caso di cancellazione di un servizio di trasporto e consentono dunque di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, perseguito da tale regolamento.
- 155 Infatti, le misure di cui all'articolo 18 del suddetto regolamento mirano a offrire al passeggero una scelta tra raggiungere la destinazione finale quale indicata nel contratto di trasporto nell'ambito di un trasporto alternativo a condizioni simili non appena possibile e senza alcun supplemento o rinunciare al trasporto chiedendo il rimborso del prezzo del biglietto, accompagnato, se del caso, da un ritorno gratuito al primo punto di partenza, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile.
- 156 Per quanto riguarda la compensazione economica di cui all'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010, occorre rilevare che essa varia sotto il profilo dell'an e del quantum in funzione della durata del ritardo all'arrivo alla destinazione finale quale indicata nel contratto di trasporto, alla luce della durata del servizio di trasporto. Ove un passeggero, a seguito della cancellazione del suo servizio di trasporto, opti per un trasporto alternativo verso la sua destinazione finale, il quale, tenuto conto delle peculiarità del settore del trasporto marittimo, può provocargli un ritardo prolungato alla destinazione finale a causa dell'attesa del servizio di trasporto sostitutivo o della necessità di imbarcarsi o di sbarcare in porti diversi da quelli inizialmente previsti, detti criteri adottati per determinare il diritto dei passeggeri a beneficiare di tale compensazione economica non risultano pertanto incompatibili con il requisito di proporzionalità.
- 157 Inoltre, il fatto che il calcolo della compensazione economica di cui all'articolo 19 di tale regolamento si basi sul prezzo del biglietto effettivamente pagato dal passeggero implica di per sé che il legislatore dell'Unione ha adottato un approccio proporzionato volto a risarcire le conseguenze pregiudizievoli provocate dal ritardo o dalla cancellazione cui detto regolamento mira a porre rimedio.
- 158 Sebbene la Irish Ferries sostenga che le misure di compensazione economica di cui all'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 rischiano di comportare conseguenze significative sugli oneri finanziari dei vettori e non sono adeguate, si deve tuttavia constatare che la Corte ha già dichiarato, nel settore del trasporto aereo di passeggeri, che conseguenze del genere non possono essere considerate sproporzionate rispetto allo scopo di un elevato livello di protezione dei passeggeri. Infatti, l'importanza rivestita dall'obiettivo di protezione dei consumatori, compresi i passeggeri marittimi, è tale da giustificare conseguenze economiche negative, anche considerevoli, per taluni operatori economici (v., per analogia, sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punti 47 e 48).
- 159 Occorre inoltre rilevare che gli obblighi assolti in forza del regolamento n. 1177/2010 non compromettono il diritto dei vettori marittimi di chiedere il risarcimento a qualsiasi soggetto, compresi i terzi, conformemente al diritto nazionale, circostanza che spetta al giudice del rinvio

verificare. Siffatto risarcimento è, quindi, idoneo ad attenuare o persino a cancellare l'onere finanziario sopportato da detti vettori a causa di tali obblighi. Inoltre, non appare irragionevole che essi siano adempiuti immediatamente, fatto salvo il diritto al risarcimento sopra menzionato, dai vettori marittimi a cui i passeggeri interessati sono vincolati da un contratto di trasporto che dà loro diritto a un servizio di trasporto che non dovrebbe essere né cancellato né ritardato.

- 160 Infine, per quanto riguarda la compensazione economica di cui all'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010, si deve rilevare che, conformemente all'articolo 20, paragrafo 4, di tale regolamento, i vettori marittimi possono essere esonerati dal versamento di detta compensazione economica se provano che la cancellazione o il ritardo sono provocati da circostanze straordinarie che non potevano essere evitate anche adottando tutte le misure ragionevoli. Tenuto conto dell'esistenza di una siffatta causa di esonero e delle condizioni restrittive per l'attuazione di tale obbligo di compensazione economica a cui i vettori marittimi sono soggetti, detto obbligo non appare manifestamente inadeguato rispetto allo scopo perseguito.
- 161 Dalle suesposte considerazioni risulta che gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 non sono invalidi per violazione del principio di proporzionalità.
- 162 In terzo luogo, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 siano conformi al principio della certezza del diritto.
- 163 A tal riguardo, il giudice del rinvio si interroga in merito all'argomento esposto dinanzi ad esso dalla Irish Ferries secondo il quale, da un lato, gli articoli 18 e 19 di detto regolamento violano il principio della certezza del diritto prevedendo obblighi gravosi a carico dei vettori in assenza di una chiara base giuridica e, dall'altro, l'articolo 19, paragrafo 1, di detto regolamento viola in special modo tale principio imponendo ai vettori di versare una compensazione economica pari a una percentuale del prezzo del biglietto senza definire quest'ultima nozione.
- 164 Si deve dapprima ricordare che il principio della certezza del diritto costituisce un principio fondamentale del diritto dell'Unione, il quale esige, segnatamente, che la normativa sia chiara e precisa, affinché i singoli possano conoscere senza ambiguità i propri diritti e i propri obblighi e regolarsi di conseguenza (sentenza del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punto 68 e giurisprudenza ivi citata).
- 165 Nel caso di specie, per quanto riguarda, in primo luogo, l'affermazione generale della Irish Ferries secondo la quale il regolamento n. 1177/2010 violerebbe il principio della certezza del diritto imponendo obblighi eccessivamente gravosi ai vettori in assenza di una chiara base giuridica in tale regolamento, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 223 delle sue conclusioni occorre respingerla conformemente alla giurisprudenza citata ai punti da 132 a 134 della presente sentenza in quanto, per via del suo carattere vago e generale, essa non consente alla Corte di rispondervi in modo utile.
- 166 In secondo luogo, per quanto attiene all'affermazione relativa al carattere impreciso della nozione di «prezzo del biglietto», contenuta nell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010, è senza dubbio vero che la nozione di prezzo del biglietto sulla quale si basa il calcolo della compensazione economica di cui all'articolo 19 di tale regolamento non è definita né al paragrafo 1 di detto articolo né all'articolo 3 di detto regolamento.

- 167 Occorre tuttavia rilevare che tale nozione di carattere generale è destinata ad applicarsi a un numero indefinito di situazioni che è impossibile prevedere in anticipo e non a specifici biglietti le cui componenti possano essere preventivamente specificate in un atto normativo di diritto dell'Unione. Si deve altresì osservare che il legislatore dell'Unione ha inteso precisare, all'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento n. 1177/2010, che la compensazione economica dovuta dal vettore è calcolata «in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio passeggeri», cosicché occorre ritenere che detta nozione non possa essere considerata insufficientemente precisa. A tal riguardo, la circostanza che quest'ultima sia stata oggetto di interpretazione della Corte, quale esposta ai punti da 95 a 98 della presente sentenza, non è sufficiente a dimostrare l'esistenza di una violazione del principio della certezza del diritto, poiché ciò condurrebbe, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 224 delle sue conclusioni, a escludere qualsiasi metodo ermeneutico diverso dall'interpretazione letterale di una disposizione di portata generale.
- 168 Pertanto, si deve considerare che l'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010, nel riferirsi alla nozione di prezzo del biglietto senza definire tale nozione, non viola il principio generale della certezza del diritto.
- 169 In quarto luogo, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 siano conformi agli articoli 16 e 17 della Carta, i quali garantiscono, rispettivamente, la libertà d'impresa e il diritto di proprietà dei vettori marittimi.
- 170 A tal proposito, occorre rilevare, innanzitutto, che la libertà d'impresa e il diritto di proprietà non risultano essere prerogative assolute, ma vanno considerati in relazione alla loro funzione nella società (sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punto 60).
- 171 Inoltre, l'articolo 52, paragrafo 1, della Carta ammette la possibilità di apportare limitazioni all'esercizio dei diritti sanciti dalla stessa, purché tali limitazioni siano previste dalla legge, rispettino il contenuto essenziale di tali diritti e libertà e, nel rispetto del principio di proporzionalità, siano necessarie e rispondano effettivamente a finalità di interesse generale riconosciute dall'Unione o all'esigenza di proteggere i diritti e le libertà altrui.
- 172 Infine, quando diversi diritti protetti dall'ordinamento giuridico dell'Unione confliggono tra loro, tale valutazione deve essere effettuata nel rispetto della necessaria conciliazione tra i requisiti connessi alla tutela di questi diversi diritti e di un giusto equilibrio tra di essi (sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punto 62).
- 173 Nel caso di specie, sebbene il giudice del rinvio faccia riferimento agli articoli 16 e 17 della Carta, occorre altresì tenere conto dell'articolo 38 della medesima il quale, al pari dell'articolo 169 TFUE, mira a garantire, nelle politiche dell'Unione, un livello elevato di protezione dei consumatori, compresi i passeggeri marittimi. Infatti, come ricordato al punto 51 della presente sentenza, la protezione dei passeggeri figura tra i principali scopi del regolamento n. 1177/2010.
- 174 Orbene, dai punti da 150 a 161 della presente sentenza, relativi al principio di proporzionalità, risulta che gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 devono essere considerati in linea con l'esigenza di conciliare i vari diritti fondamentali coinvolti e di stabilire un giusto equilibrio tra di essi.
- 175 Ne consegue che le suddette disposizioni non violano gli articoli 16 e 17 della Carta.

176 Alla luce di quanto precede, si deve constatare che dall'esame della decima questione non è emerso alcun elemento idoneo a inficiare la validità degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010.

Sulle spese

177 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Quarta Sezione) dichiara:

- 1) Il 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, deve essere interpretato nel senso che esso è applicabile nel caso in cui un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, per il motivo che la nave che doveva garantire tale servizio è stata oggetto di un ritardo nella consegna e non ha potuto essere sostituita.**
- 2) L'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che, quando un servizio passeggeri subisce una cancellazione e non esiste alcun servizio di trasporto sostitutivo sulla stessa tratta, il vettore è tenuto a proporre al passeggero, a titolo del diritto di quest'ultimo a un trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili e non appena possibile previsto da tale disposizione, un servizio di trasporto sostitutivo che segua un itinerario diverso da quello del servizio cancellato o un servizio di trasporto marittimo abbinato ad altre modalità di trasporto, come un trasporto stradale o ferroviario, ed è tenuto a farsi carico di eventuali costi aggiuntivi sostenuti dal passeggero nell'ambito di tale trasporto alternativo verso la destinazione finale.**
- 3) Gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 devono essere interpretati nel senso che, qualora un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, il passeggero dispone di un diritto alla compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 di tale regolamento nel caso in cui egli decida, conformemente all'articolo 18 di detto regolamento, di usufruire del trasporto alternativo non appena possibile oppure di rinviare il suo viaggio a una data successiva e giunga alla destinazione finale inizialmente prevista con un ritardo superiore alle soglie fissate dall'articolo 19 del medesimo regolamento. Per contro, qualora un passeggero decida di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto, egli non dispone di un siffatto diritto alla compensazione economica ai sensi di tale articolo.**
- 4) L'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che la nozione di «prezzo del biglietto», contenuta in tale articolo, include i costi riferibili alle prestazioni opzionali supplementari scelte dal passeggero, come la prenotazione di una cabina o di un canile oppure l'accesso a una lounge esclusiva.**

- 5) **L'articolo 20, paragrafo 4, del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che la consegna tardiva di una nave da trasporto passeggeri che ha comportato la cancellazione di tutte le corse che dovevano essere effettuate da tale nave nell'ambito di una nuova tratta marittima non rientra nella nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi di tale disposizione.**
- 6) **L'articolo 24 del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che esso non impone al passeggero che chiede di ottenere una compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 di tale regolamento di presentare la domanda sotto forma di reclamo al vettore entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio di trasporto.**
- 7) **L'articolo 25 del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che rientrano nella competenza di un organismo nazionale preposto all'esecuzione di tale regolamento designato da uno Stato membro non solo il servizio passeggeri effettuato da un porto situato nel territorio di tale Stato membro, ma anche un servizio passeggeri effettuato da un porto situato nel territorio di un altro Stato membro verso un porto situato nel territorio del primo Stato membro qualora quest'ultimo servizio di trasporto rientri nell'ambito di un viaggio di andata e ritorno che è stato integralmente cancellato.**
- 8) **Dall'esame della decima questione non è emerso alcun elemento idoneo a inficiare la validità degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010.**

Firme