



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

2 septembrie 2021 *

Cuprins

Cadrul juridic	3
Dreptul Uniunii	3
Regulamentul (UE) nr. 1177/2010	3
Regulamentul (CE) nr. 261/2004	9
Dreptul irlandez	10
Litigiul principal și întrebările preliminare	10
Cu privire la întrebările preliminare	15
Cu privire la prima întrebare	15
Cu privire la a treia întrebare	18
Cu privire la a doua și la a patra întrebare, precum și la a cincea întrebare litera a)	21
Cu privire la a cincea întrebare litera b)	23
Cu privire la a șasea întrebare	24
Cu privire la a șaptea întrebare	26
Cu privire la a opta întrebare	27
Cu privire la a noua întrebare	29
Cu privire la a zecea întrebare	30
Cu privire la cheltuielile de judecată	35

* Limba de procedură: engleza.

„Trimitere preliminară – Transport maritim – Drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare – Regulamentul (UE) nr. 1177/2010 – Articolele 18 și 19, articolul 20 alineatul (4) și articolele 24 și 25 – Anularea unor servicii de transport de pasageri – Livrare tardivă a unei nave operatorului de transport – Preaviz înainte de data plecării prevăzute inițial – Consecințe – Dreptul la redirectionare – Modalități – Suportarea costurilor suplimentare – Dreptul la despăgubire – Calcul – Noțiunea de preț al biletului – Organism național responsabil cu asigurarea aplicării Regulamentului nr. 1177/2010 – Competență – Noțiunea de plângere – Aprecieria validității – Articolele 16, 17, 20 și 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene – Principiile proporționalității, securității juridice și egalității de tratament”

În cauza C-570/19,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de High Court (Înalta Curte, Irlanda), prin decizia din 22 iulie 2019, primită de Curte la 26 iulie 2019, în procedura

Irish Ferries Ltd

împotriva

National Transport Authority,

CURTEA (Camera a patra),

compusă din domnul M. Vilaras, președinte de cameră, domnii N. Piçarra, D. Šváby (raportor) și S. Rodin și doamna K. Jürimäe, judecători,

avocat general: domnul M. Szpunar,

grefier: doamna C. Strömholm, administratoare,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 9 septembrie 2020,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Irish Ferries Ltd, de V. Power, T. O'Donnell, B. McGrath și E. Roberts, solicitors, C. Donnelly, barrister, și P. Sreenan, SC;
- pentru National Transport Authority, de M. Collins și D. McGrath, SC, S. Murray, BL, și M. Doyle, K. Quigley și E. O'Hanrahan, solicitors;
- pentru Irlanda, de M. Browne, G. Hodge, J. Quaney și A. Joyce, în calitate de agenți, asistați de P. McGarry, SC, și M. Finan, BL;
- pentru Parlamentul European, de L. G. Knudsen și A. Tamás, în calitate de agenți;
- pentru Consiliul Uniunii Europene, de O. Segnana și R. Meyer, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, N. Yerrell, L. Armati și S. L. Kaléda, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 4 martie 2021,
pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolelor 18 și 19, a articolului 20 alineatul (4) și a articolelor 24 și 25 din Regulamentul (UE) nr. 1177/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 (JO 2010, L 334, p. 1), precum și validitatea regulamentului menționat.
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Irish Ferries Ltd, pe de o parte, și National Transport Authority (Autoritatea Națională a Transporturilor, Irlanda) (denumită în continuare „autoritatea irlandeză a transporturilor”), pe de altă parte, în legătură cu condițiile de despăgubire a pasagerilor vizați de anularea curselor care leagă Dublin (Irlanda) și Cherbourg (Franța).

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Regulamentul (UE) nr. 1177/2010

- 3 Considerentele (1), (2), (3), (12)-(15), (17) și (19) ale Regulamentului nr. 1177/2010 enunță:
 - „(1) Acțiunea Uniunii în domeniul transportului maritim și pe căi navigabile interioare ar trebui să se concentreze, printre altele, pe asigurarea unui înalt nivel de protecție pentru pasageri, care să fie comparabil cu cel asigurat de alte moduri de transport. De asemenea, ar trebui să se ia în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în general.
 - (2) Deoarece pasagerii care utilizează transportul maritim și pe căi navigabile interioare reprezintă partea vulnerabilă în cadrul unui contract de transport, tuturor pasagerilor ar trebui să li se asigure un nivel minim de protecție. Nicio dispoziție nu ar trebui să împiedice operatorii de transport să ofere pasagerilor condiții contractuale mai bune decât cele prevăzute de prezentul regulament. În același timp, scopul prezentului regulament nu este acela de a interveni în relațiile comerciale dintre întreprinderi în ceea ce privește transportul de mărfuri. În special, acordurile dintre un operator de transport rutier de marfă și un operator de transport nu ar trebui interpretate ca reprezentând contracte de transport încheiate în sensul prezentului regulament și, prin urmare, acestea nu ar trebui să confere operatorului de transport rutier de marfă sau angajaților săi, în cazul unor întârzieri, dreptul la despăgubiri, în temeiul prezentului regulament.
 - (3) Protecția pasagerilor ar trebui să acopere nu doar serviciile de transport de pasageri între porturi situate pe teritoriul statelor membre, ci și serviciile de transport de pasageri între respectivele porturi și porturi situate în afara teritoriului statelor membre, ținând seama de riscul denaturării concurenței pe piața transportului de pasageri. Prin urmare, termenul de

«operator de transport din Uniune» ar trebui, în sensul prezentului regulament, să fie interpretat cât mai larg posibil, fără însă a afecta alte acte juridice ale Uniunii, cum ar fi Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de stabilire a regulilor detaliate de aplicare a dispozițiilor articolelor 85 și 86 din tratat transportului maritim [(JO 1986, L 378, p. 4, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 3)] și Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) [(JO 1992, L 364, p. 7, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 83)].

[...]

- (12) Pasagerii ar trebui să fie informați corespunzător în caz de anulare sau întârziere în prestarea oricărui serviciu de transport de pasageri sau croazieră. Aceste informații ar trebui să ajute pasagerii să facă aranjamentele necesare și, dacă este cazul, să obțină informații suplimentare privind conexiunile alternative.
- (13) Inconveniente întâmpinate de pasageri ca urmare a anulării sau întârzierii îndelungate a călătoriei ar trebui să fie reduse. În acest scop, pasagerii ar trebui să beneficieze de asistență corespunzătoare și să aibă posibilitatea de a-și anula călătoria și de a li se rambursa costul biletelor sau de a fi redirectionați în condiții satisfăcătoare. Cazarea adecvată pentru pasageri poate să nu constea neapărat în camere de hotel, ci în orice altă cazare adaptată disponibilă, în funcție în special de circumstanțele legate de fiecare situație specifică, vehiculele pasagerilor și caracteristicile navei. În acest sens și în cazuri justificate corespunzător legate de circumstanțe extraordinare și urgente, operatorii de transport ar trebui să poată beneficia pe deplin de facilitățile corespunzătoare disponibile, în cooperare cu autoritățile civile.
- (14) Operatorii de transport ar trebui să plătească despăgubiri pasagerilor în caz de anulare sau întârziere a unui serviciu pentru pasageri, pe baza unui procentaj din prețul biletului, cu excepția cazurilor în care anularea sau întârzierea este generată de condiții meteorologice care pun în pericol operarea în siguranță a navei sau are loc în circumstanțe extraordinare care nu ar fi putut fi evitate chiar dacă s-ar fi luat toate măsurile rezonabile.
- (15) În conformitate cu principiile general acceptate, operatorilor de transport ar trebui să le revină sarcina de a dovedi că anularea sau întârzierea a fost cauzată de astfel de condiții meteorologice sau circumstanțe extraordinare.

[...]

- (17) Circumstanțele extraordinare ar trebui să includă, fără a se limita la acestea, dezastrele naturale, precum incendiile și cutremurele, atacurile teroriste, războaiele și conflictele armate militare sau civile, insurecțiile, confiscările de natură militară sau ilegală, conflictele de muncă, debarcarea oricărei persoane bolnave, rănite sau decedate, operațiunile de căutare și salvare pe mare sau pe căile navigabile interioare, măsurile necesare protecției mediului, deciziile adoptate de organismele de gestionare a traficului sau de autoritățile portuare sau deciziile adoptate de autoritățile competente privind ordinea și siguranța publică, precum și acoperirea nevoilor urgente de transport.

[...]

(19) Curtea de Justiție a Uniunii Europene a hotărât deja că problemele care conduc la anulări sau întârzieri pot fi acoperite de noțiunea de circumstanțe extraordinare numai în măsura în care acestea se datorează unor evenimente care nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport în cauză și asupra cărora acesta nu are control efectiv. Ar trebui reținut faptul că condițiile meteorologice care pun în pericol operarea în siguranță a navei nu țin, într-adevăr, de controlul efectiv al operatorului de transport.”

4 Articolul 2 din Regulamentul nr. 1177/2010, intitulat „Domeniu de aplicare”, prevede:

„(1) Prezentul regulament se aplică pentru pasagerii care călătoresc:

- (a) prin intermediul serviciilor de pasageri, în cazul în care portul de îmbarcare este situat pe teritoriul unui stat membru;
- (b) prin intermediul serviciilor de pasageri, în cazul în care portul de îmbarcare este situat în afara teritoriului unui stat membru, iar portul de debarcare este situat pe teritoriul unui stat membru, cu condiția ca serviciul să fie operat de un operator de transport din Uniune, astfel cum este definit la articolul 3 litera (e);
- (c) într-o croazieră, în cazul în care portul de îmbarcare este situat pe teritoriul unui stat membru. Cu toate acestea, articolul 16 alineatul (2), articolul 18, articolul 19 și articolul 20 alineatele (1) și (4) nu se aplică acestor pasageri.

(2) Prezentul regulament nu se aplică pentru pasagerii care călătoresc:

- (a) pe nave autorizate să transporte până la 12 pasageri;
- (b) pe nave al căror echipaj responsabil de operarea navei este compus din maximum trei persoane sau atunci când distanța parcursă cu ajutorul serviciului de transport de pasageri în totalitatea sa este de mai puțin de 500 de metri într-un singur sens;
- (c) în excursii și circuite de vizitare a obiectivelor turistice, altele decât croazierele, sau
- (d) pe nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, precum și pe nave de pasageri istorice și copii individuale ale acestora, concepute înainte de 1965 și construite în cea mai mare parte din materiale originale, certificate să transporte până la 36 de pasageri.

(3) Statele membre pot, pentru o perioadă de doi ani de la 18 decembrie 2012, să scutească de la aplicarea prezentului regulament navele maritime cu un tonaj brut mai mic de 300 de tone care operează în transportul intern, cu condiția ca drepturile pasagerilor în temeiul prezentului regulament să fie asigurate în mod adecvat în temeiul legislației naționale.

(4) Statele membre pot acorda o derogare de la aplicarea prezentului regulament pentru serviciile de transport de pasageri acoperite de obligațiile de serviciu public, de contractele de servicii publice sau de serviciile integrate, cu condiția ca drepturile pasagerilor în temeiul prezentului regulament să fie garantate în mod comparabil în temeiul legislației naționale.

[...]”

5 Articolul 3 din acest regulament cuprinde următoarele definiții:

„[...]

(f) «serviciu de transport de pasageri» înseamnă un serviciu comercial de transport de pasageri pe mare sau pe căi navigabile interioare, efectuat după un orar publicat;

[...]

(m) «contract de transport» înseamnă un contract de transport între un operator de transport și un pasager, în vederea prestării unuia sau mai multor servicii de transport de pasageri sau a uneia sau mai multor croaziere;

(n) «bilet» înseamnă un document valabil sau altă dovadă a unui contract de transport;

[...]

(r) «rezervare» înseamnă rezervarea unei plecări specifice prin intermediul unui serviciu de transport de pasageri sau a unei croaziere;

[...]”

6 Articolul 4 din regulamentul menționat, intitulat „Biletele și condițiile contractuale nediscriminatorii”, prevede la alineatul (2):

„Fără a aduce atingere tarifelor sociale, condițiile contractuale și tarifele aplicate de operatori de transport sau de vânzători de bilete sunt oferite publicului larg fără vreo discriminare directă sau indirectă privind naționalitatea clientului final sau privind locul în care este stabilit operatorul de transport sau vânzătorul de bilete în cadrul Uniunii.”

7 În capitolul II din același regulament, intitulat „Drepturile persoanelor cu dizabilități și ale persoanelor cu mobilitate redusă”, articolul 7 din acesta, intitulat la rândul său „Dreptul la transport”, prevede la alineatul (2):

„Rezervările și biletele sunt puse la dispoziția persoanelor cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă fără costuri suplimentare și în aceleași condiții ca și pentru ceilalți pasageri.”

8 În capitolul III din Regulamentul nr. 1177/2010, intitulat „Obligațiile operatorilor de transport și ale operatorilor de terminale în cazul întreruperii călătoriei”, articolul 18 din acesta, intitulat la rândul său „Redirecționare și rambursare în cazul anulării sau întârzierii plecărilor”, prevede:

„(1) În cazul în care un operator de transport estimează, în mod rezonabil, că plecarea unui transport de pasageri de la un terminal al portului va fi anulată sau întârziată cu peste 90 de minute, pasagerilor li se oferă imediat alegerea între:

(a) redirecționarea către destinația finală, în condiții de transport comparabile și fără costuri suplimentare, astfel cum este prevăzut în contractul de transport, cu prima ocazie posibilă;

(b) rambursarea prețului biletului și, atunci când este relevant, transportul de întoarcere gratuit la punctul inițial de plecare cu prima ocazie posibilă, astfel cum este prevăzut în contractul de transport.

(2) În cazul în care plecarea dintr-un port a unui transport de pasageri este anulată sau are o întârziere mai mare de 90 de minute, pasagerii au dreptul la o astfel de redirectionare sau la rambursarea prețului biletului de către operatorul de transport.

(3) Rambursarea prețului biletului, prevăzută la alineatul (1) litera (b) și la alineatul (2), se efectuează în termen de șapte zile, în numerar, prin virament bancar electronic, ordin de plată sau cec bancar, la prețul plătit la cumpărarea biletului, pentru partea sau părțile neefectuate din călătorie și pentru partea sau părțile de călătorie deja efectuate, în cazul în care călătoria nu mai servește scopului inițial stabilit de pasager. Cu acordul pasagerului, rambursarea prețului integral al biletului poate lua și forma unor bonuri valorice și/sau a altor servicii având aceeași valoare cu prețul de cumpărare a biletului, cu condiția ca termenii să fie flexibili, în special în ceea ce privește perioada de valabilitate și destinația.”

- 9 Articolul 19 din acest regulament, intitulat „Despăgubiri pentru prețul biletului în cazul unei întârzieri la sosire”, prevede:

„(1) Fără a-și pierde dreptul la transport, pasagerii pot solicita despăgubiri de la operatorul de transport dacă sunt confrunțați cu o întârziere la destinația finală, astfel cum este prevăzut în contractul de transport. Nivelul minim al despăgubirii este de 25 % din prețul biletului pentru o întârziere de cel puțin:

- (a) o oră, în cazul unei călătorii programate de până la patru ore;
- (b) două ore, în cazul unei călătorii programate de peste patru ore, dar care nu depășește opt ore;
- (c) trei ore, în cazul unei călătorii programate de peste opt ore, dar care nu depășește 24 de ore sau
- (d) șase ore, în cazul unei călătorii programate de peste 24 de ore.

În cazul în care întârzierea depășește de peste două ori durata prevăzută la literele (a)-(d), despăgubirea este de 50 % din prețul biletului.

(2) Călătorii care dețin un permis de călătorie sau un abonament și care se confruntă cu întârzieri repetate la sosire pe perioada de valabilitate a abonamentului sau a permisului lor pot solicita o despăgubire adecvată în conformitate cu condițiile privind despăgubirile ale operatorului de transport. Aceste condiții cuprind criteriile de stabilire a existenței unei întârzieri la sosire și de calcul al despăgubirilor.

(3) Valoarea despăgubirii se calculează în funcție de prețul pe care călătorul l-a plătit efectiv pentru serviciul de transport de pasageri aflat în întârziere.

(4) În cazul în care transportul se referă la o călătorie dus-întors, valoarea despăgubirii pentru întârzierea la sosire fie la dus, fie la întors se calculează în raport cu jumătate din prețul plătit pentru transport de către serviciul respectiv de transport de pasageri.

(5) Despăgubirile se achită în termen de o lună de la data depunerii cererii de despăgubire. Despăgubirile pot fi achitate sub formă de bonuri și/sau alte servicii, cu condiția ca termenii să fie flexibili, în special în ceea ce privește perioada de valabilitate și destinația. Despăgubirile vor fi achitate în numerar, la solicitarea pasagerilor.

(6) Din despăgubirea reprezentând prețul biletului nu se scad costurile ocazionate de tranzacția financiară precum taxele, cheltuielile telefonice sau timbrele poștale. Operatorii de transport pot introduce un prag minim sub care nu se plătesc despăgubiri. Acest prag nu poate fi mai mare de 6 EUR.”

- 10 Articolul 20 din regulamentul menționat, intitulat „Exonerări”, are următorul cuprins:

„(1) Articolele 17, 18 și 19 nu se aplică pasagerilor care dețin bilete deschise atât timp cât ora plecării nu este precizată, cu excepția pasagerilor care dețin un permis de călătorie sau un abonament.

(2) Articolele 17 și 19 nu se aplică în cazul în care pasagerul este informat cu privire la anulare sau la întârziere înaintea cumpărării biletului sau dacă anularea sau întârzierea se produc din vina pasagerului.

(3) Articolul 17 alineatul (2) nu se aplică atunci când operatorul de transport dovedește că anularea sau întârzierea sunt cauzate de condiții meteorologice care pun în pericol operarea în siguranță a navei.

(4) Articolul 19 nu se aplică în cazul în care operatorul de transport dovedește că anularea sau întârzierea este generată de condiții meteorologice care pun în pericol operarea în siguranță a navei sau de circumstanțe extraordinare care împiedică derularea serviciului de transport de pasageri, care nu ar fi putut fi evitate chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile.”

- 11 Inclus în capitolul IV din același regulament, intitulat „Reguli generale privind informațiile și plângerile”, articolul 24 din acesta, intitulat la rândul său „Plângeri”, prevede:

„(1) Operatorii de transport și operatorii terminalelor pun la punct sau dispun de un mecanism accesibil pentru soluționarea plângerilor legate de drepturile și obligațiile reglementate de prezentul regulament.

(2) În cazul în care un pasager căruia i se aplică prezentul regulament dorește să adreseze operatorului de transport sau operatorului terminalului o plângere, pasagerul o adresează în termen de două luni de la data prestării serviciului sau de la data la care ar fi trebuit să aibă loc prestarea serviciului. În termen de o lună de la data primirii plângerii, operatorul de transport sau operatorul terminalului notifică pasagerului dacă plângerea sa este considerată întemeiată, respinsă sau este încă analizată. Intervalul de timp pentru trimiterea răspunsului final nu trebuie să depășească două luni de la data primirii plângerii.”

- 12 În capitolul V din Regulamentul nr. 1177/2010, intitulat „Asigurarea aplicării și organismele naționale responsabile cu asigurarea aplicării”, articolul 25 din acesta, intitulat „Organisme naționale responsabile cu asigurarea aplicării”, prevede:

„(1) Fiecare stat membru numește un organism sau organisme, noi sau existente, care să răspundă de asigurarea aplicării prezentului regulament în ceea ce privește serviciile de transport de pasageri și croazierile din porturile situate pe teritoriul său și serviciile de transport de pasageri dintr-o țară terță către respectivele porturi. Fiecare organism adoptă măsurile necesare pentru a asigura respectarea prezentului regulament.

Fiecare organism este independent de interese comerciale în ce privește organizarea sa, deciziile sale de finanțare, structura sa juridică și mecanismul său de luare a deciziilor.

(2) Statele membre informează Comisia cu privire la organismul sau organismele desemnate în conformitate cu prezentul articol.

(3) Orice pasager poate adresa, în conformitate cu legislația națională, o plângere organismului competent desemnat în temeiul alineatului (1) sau oricărui alt organism competent desemnat de către un stat membru, în legătură cu o presupusă nerespectare a prezentului regulament. Organismul competent oferă pasagerilor un răspuns bine argumentat la plângerea lor, într-un termen rezonabil.

Un stat membru poate decide că:

- (a) într-o primă etapă, pasagerul trebuie să adreseze operatorului de transport sau operatorului terminalului plângerea prevăzută de prezentul regulament și/sau
- (b) că organismul național responsabil cu asigurarea aplicării sau orice alt organism competent desemnat de statul membru are rolul de organism în fața căruia se poate introduce o cale de atac pentru plângerile nesoluționate în temeiul articolului 24.
- (4) Statele membre care au ales să scutească anumite servicii în temeiul articolului 2 alineatul (4) se asigură că există un mecanism comparabil de asigurare a respectării drepturilor pasagerilor.”

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

- 13 Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218, rectificare în JO 2016, L 94, p. 17) conține un articol 5, intitulat „Anularea zborului”, al cărui alineat (1) prevede:

„În cazul anulării unui zbor, pasageri[i] în cauză trebuie:

[...]

- (c) să primească o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția în care intervine oricare din următoarele:
 - (i) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută;
 - (ii) în cazul în care sunt informați despre această anulare într-un termen cuprins între două săptămâni și șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirectionare care să le permită să plece cu cel mult două ore înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de patru ore după ora de sosire prevăzută;
 - (iii) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirectionare care să le permită să plece cel târziu cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută.”

Dreptul irlandez

- 14 European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 [Regulamentul din 2012 privind Uniunea Europeană (drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare)] (denumit în continuare „Regulamentul din 2012”), adoptat la 10 octombrie 2012, desemnează, la articolul 3, autoritatea irlandeză a transporturilor ca organism responsabil cu asigurarea aplicării în sensul articolului 25 din Regulamentul nr. 1177/2010.
- 15 În conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul din 2012, autoritatea irlandeză a transporturilor poate adresa prestatorului, din oficiu sau ca urmare a unei plângeri prezentate de un pasager, dacă apreciază că acest prestator nu respectă Regulamentul nr. 1177/2010, „o notificare care precizează nerespectarea sau încălcarea în cauză, care îl obligă pe acesta din urmă să ia măsurile specificate în notificare, în termenul stabilit, pentru a se conforma notificării”.
- 16 Articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul din 2012 prevede că, în cazul în care o notificare este adresată în temeiul articolului 4 alineatul (1) din acest regulament, un prestator poate prezenta observații autorității irlandeze a transporturilor în termen de 21 de zile. Această autoritate examinează observațiile respective și confirmă, modifică sau retrage notificarea menționată.
- 17 În sfârșit, în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul din 2012, un prestator căruia i-a fost adresată o notificare în temeiul acestui regulament și care nu o respectă săvârșește o încălcare pasibilă, în cazul unei condamnări ca urmare a unei proceduri sumare, de o amendă în cuantum de 5 000 de euro sau, în cazul unei condamnări în urma unei puneri sub acuzare, de o amendă care nu depășește 250 000 de euro.

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 18 În cursul anului 2016, societatea-mamă a Irish Ferries, Irish Continental Group plc, a încheiat un contract cu o societate de drept german, Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (denumită în continuare „șantierul naval”), pentru construirea unei nave, cu livrarea acestei nave pe deplin certificate pentru navigare prevăzută cel târziu pentru data de 26 mai 2018.
- 19 Nava menționată trebuia să intre în funcțiune pentru sezonul estival al anului 2018 pentru a asigura diferite rute, printre care o nouă rută permanentă constituită din curse dus-întors între Dublin și Cherbourg (denumită în continuare „ruta Dublin-Cherbourg”).
- 20 Ținând seama de durata cursei, de aproximativ 18 de ore, Irish Ferries prevăzuse să exploateze această navă pentru a asigura ruta Dublin-Cherbourg o zi din două, în mod alternativ cu o altă navă pe care o exploata în sezonul 2018 pe rutele dintre Rosslare (Irlanda) și Cherbourg și dintre Rosslare și Roscoff (Franța), oferind astfel un serviciu zilnic între Irlanda și Franța, însă cu plecare din și destinație în porturi diferite.
- 21 În luna ianuarie 2017, șantierul naval a anunțat verbal Irish Ferries că prevede livrarea navei în cauză cel târziu la 22 iunie 2018.

- 22 La 27 octombrie 2017, Irish Ferries a deschis înregistrarea rezervărilor pentru sezonul 2018, întrucât majoritatea pasagerilor rezervă cursele în avans. Șantierul naval a confirmat, la 1 noiembrie 2017, că nava în cauză urma să fie livrată la 22 iunie 2018, astfel încât aceasta să fie pregătită pentru prima cursă, prevăzută pentru 12 iulie 2018.
- 23 Cu toate acestea, la 18 aprilie 2018, șantierul naval a informat Irish Ferries că nava în cauză nu va fi livrată înainte de 13 iulie 2018, ținând seama de întârzierea acumulată de producătorii de echipamente externi angajați în calitate de subcontractanți. În consecință, cursele nu puteau începe, astfel cum se prevăzuse, la 12 iulie 2018 și urmau să fie afectate și alte curse.
- 24 Prin urmare, după ce a constatat, la 20 aprilie 2018, că nu putea înlocui această navă cu o navă din flota sa și nici cu navlosirea unei nave de înlocuire prin intermediul unui agent maritim, Irish Ferries a anulat cursele prevăzute cu nava în cauză până la noua dată de livrare a acesteia, prelungită cu un termen de siguranță. Irish Ferries a anulat astfel cursele din perioada 12-29 iulie 2018.
- 25 În cadrul acestei anulări, Irish Ferries a întreprins diferite demersuri. În primul rând, aceasta a notificat tuturor pasagerilor în cauză anularea curselor, cu un preaviz de 12 săptămâni. În al doilea rând, ea a propus acestor pasageri o rambursare integrală imediată a prețului biletului sau posibilitatea de a rezerva alte curse la alegerea lor (denumite în continuare „cursele alternative”). Dat fiind că nu exista un alt serviciu de transport identic pe ruta Dublin-Cherbourg, Irish Ferries a propus pasagerilor în cauză o întreagă serie de curse alternative dinspre și către diferite porturi care leagă Irlanda și Franța în mod direct sau indirect, adică tranzitând Marea Britanie (Regatul Unit). Cu toate acestea, autoritatea irlandeză a transporturilor contestă în fața instanței de trimitere faptul că Irish Ferries a propus tuturor pasagerilor o redirectionare prin puntea terestră.
- 26 În ceea ce privește pasagerii redirectionați către sau dinspre Rosslare, în loc de Dublin, și/sau către sau dinspre Roscoff, în loc de Cherbourg, Irish Ferries nu a propus să ramburseze costurile suplimentare eventual suportate de aceștia. Astfel, Irish Ferries a considerat că pasagerii nu suportau costuri suplimentare întrucât unii dintre ei se aflau mai aproape de Roscoff decât de Cherbourg.
- 27 La 9 mai 2018, autoritatea irlandeză a transporturilor a informat Irish Ferries că examina circumstanțele anulării curselor între 12 și 29 iulie 2018 „pentru a stabili modalitățile de aplicare a [Regulamentului nr. 1177/2010] în acest caz” și i-a solicitat să explice motivele pentru care operatorul de transport respectiv considera că anularea menționată era imputabilă unor circumstanțe extraordinare care scăpau de sub controlul său.
- 28 La 1 iunie 2018, autoritatea irlandeză a transporturilor a solicitat Irish Ferries informații suplimentare cu privire la respectarea de către aceasta din urmă a articolului 18 din Regulamentul nr. 1177/2010.
- 29 La 11 iunie 2018, șantierul naval a anunțat Irish Ferries că livrarea navei în cauză urma să fie din nou întârziată până la o dată nedeterminată din luna septembrie 2018 din cauza întârzierii acumulate de subcontractant în lucrările referitoare la cablajul electric și la instalarea sistemului electric pentru cocă și ruf, precum și a întârzierilor în livrarea de elemente interne destinate spațiilor publice. În final, această navă a fost livrată la 12 decembrie 2018, și anume cu o întârziere de aproximativ 200 de zile.

- 30 Aflată în imposibilitatea de a exploata nava în cauză și de a efectua navlosirea unei nave de înlocuire, Irish Ferries a decis să anuleze toate cursele prevăzute după 30 iulie 2018.
- 31 În cadrul acestei anulări, Irish Ferries a întreprins diferite demersuri. În primul rând, aceasta a anunțat anularea menționată tuturor pasagerilor în cauză de îndată ce a avut confirmarea că nu era posibilă navlosirea unei nave de înlocuire, cu respectarea unui preaviz de 7 până la 12 săptămâni. În al doilea rând, ea a oferit acestor pasageri posibilitatea de a anula și de a obține o rambursare integrală imediată a prețului biletului. În al treilea rând, a propus pasagerilor respectivi posibilitatea de a utiliza curse alternative către Franța fără rambursarea eventualelor costuri suplimentare. Ea a propus de asemenea pasagerilor să îi redirecționeze pe puntea terestră la alegere dintre cele propuse, indiferent de portul de plecare irlandez pentru feriboturi către porturi din Franța precum Cherbourg, Roscoff, Calais și Caen. În aceste condiții, costurile combustibilului suportate pentru traversarea Regatului Unit erau rambursate pasagerului.
- 32 Din aceste demersuri a rezultat că dintre cei 20 000 de pasageri afectați de anulările menționate, 82 % au optat pentru cursele alternative cu Irish Ferries sau cu alți operatori de transport, 3 % au optat pentru puntea terestră, iar diferența de 15 % au acceptat o rambursare integrală a prețului biletului.
- 33 Pentru pasagerii care au ales cursele alternative, eventualele costuri suplimentare nu au fost facturate pasagerilor, ci au fost suportate de Irish Ferries. În plus, eventualele diferențe privind cheltuielile la bord au fost rambursate de Irish Ferries.
- 34 În ceea ce privește pasagerii care au optat pentru puntea terestră, Irish Ferries le-a rambursat costul combustibilului necesar traversării Marii Britanii.
- 35 Cu toate acestea, Irish Ferries nu a plătit despăgubiri pentru întârzierea la sosirea la destinația finală pasagerilor care formulară cererea în temeiul articolului 19 din Regulamentul nr. 1177/2010, în măsura în care, din punctul său de vedere, propusese o redirecționare și o rambursare a prețului biletului, în conformitate cu articolul 18 din acest regulament. Irish Ferries a apreciat astfel că articolele 18 și 19 din regulamentul menționat nu se aplică simultan.
- 36 La 1 august 2018, autoritatea irlandeză a transporturilor a adresat Irish Ferries o „notificare preliminară” privind aplicarea Regulamentului nr. 1177/2010 în cazul curselor anulate, la care Irish Ferries a răspuns prin prezentarea unor observații la 15 august 2018.
- 37 La 19 octombrie 2018, autoritatea irlandeză a transporturilor a adoptat o decizie în temeiul căreia a considerat, în primul rând, că Regulamentul nr. 1177/2010 se aplica anulărilor curselor între Dublin și Cherbourg în vara anului 2018, în al doilea rând, că Irish Ferries încălcăse cerințele prevăzute la articolul 18 din acest regulament și, în al treilea rând, că operatorul de transport în cauză nu a respectat articolul 19 din regulamentul menționat. Conform articolului 4 alineatul (1) din Regulamentul din 2012, această decizie s-a concretizat prin emiterea a două notificări în temeiul articolului 18 și, respectiv, al articolului 19 din Regulamentul nr. 1177/2010.
- 38 Irish Ferries și-a prezentat observațiile cu privire la această decizie în cursul lunii noiembrie 2018, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul din 2012.
- 39 Prin decizia din 25 ianuarie 2019, în urma unei proceduri contradictorii, autoritatea irlandeză a transporturilor a confirmat notificările emise în temeiul articolelor 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010. Aceasta a apreciat astfel, pe de o parte, că Irish Ferries încălcăse obligația de

redirecționare prevăzută la articolul 18 din acest regulament și a invitat-o să ramburseze eventualele costuri suplimentare suportate de pasagerii afectați de cursele anulate care au optat pentru redirecționarea către sau dinspre Rosslare, în loc de Dublin, și/sau către sau dinspre Roscoff, în loc de Cherbourg.

- 40 Pe de altă parte, aceasta a considerat că Irish Ferries a încălcat articolul 19 din regulamentul menționat și a invitat-o să plătească despăgubiri pasagerilor afectați de o întârziere la destinația finală, astfel cum este prevăzut în contractul de transport.
- 41 Irish Ferries contestă la High Court (Înalta Curte, Irlanda) atât decizia din 25 ianuarie 2019, cât și notificările emise în temeiul articolelor 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010, susținând, în primul rând, că acest regulament nu este aplicabil atunci când anularea serviciului de transport de pasageri are loc cu mai multe săptămâni înainte de data curselor prevăzute. În al doilea rând, Irish Ferries contestă interpretarea și aplicarea articolelor 18-20 din Regulamentul nr. 1177/2010 efectuate de autoritatea irlandeză a transporturilor. Mai precis, aceasta susține că întârzierea livrării navei în cauză constituie o circumstanță extraordinară care o scutește de plata despăgubirii prevăzute la articolul 19 din acest regulament. În al treilea rând, Irish Ferries reproșează autorității irlandeze a transporturilor că a încălcat articolul 25 din regulamentul menționat prin faptul că a săvârșit un abuz de putere. Astfel, această autoritate și-ar fi exercitat competența cu privire la servicii de transport dinspre Franța către Irlanda, în condițiile în care serviciile respective intră în competența exclusivă a autorităților franceze. În al patrulea rând, Irish Ferries reproșează autorității irlandeze a transporturilor că a încălcat articolul 24 din Regulamentul nr. 1177/2010 prin faptul că nu a limitat efectul deciziei sale la pasagerii care depuseseră o plângere în forma și în termenele prevăzute la articolul 24 din acest regulament. În al cincilea rând, Irish Ferries contestă validitatea acestui regulament în lumina principiilor proporționalității, securității juridice și egalității de tratament, precum și a articolelor 16, 17 și 20 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (denumită în continuare „carta”).
- 42 În aceste condiții, High Court (Înalta Curte) a decis să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„[...]”

- 1) [Regulamentul nr. 1177/2010] (în special articolele 18 și/sau 19) se aplică în cazul în care pasagerii au făcut rezervări anticipate și au încheiat contracte de transport și în cazul în care serviciile de transport de pasageri sunt anulate cu un preaviz de cel puțin șapte săptămâni înainte de plecarea prevăzută din cauza întârzierii în livrarea către operatorul de transport cu feribotul a unei nave noi? În această privință sunt relevante pentru aplicabilitatea [acestui regulament] oricare dintre următoarele aspecte (sau toate acestea):
- a) livrarea a fost, în cele din urmă, întârziată cu 200 de zile;
 - b) operatorul de transport cu feribotul a trebuit să anuleze un sezon complet de curse;
 - c) nu s-a putut obține nicio altă navă adecvată;
 - d) pentru peste 20 000 de pasageri au fost făcute noi rezervări de către operatorul de transport cu feribotul pentru diferite curse sau costul билетelor le-a fost rambursat;
 - e) cursele erau operate pe o nouă rută deschisă de operatorul de transport cu feribotul, cu precizarea că nu exista niciun serviciu alternativ similar pe ruta respectivă?

[...]

- 2) În cazul în care un călător este redirecționat în conformitate cu articolul 18 [din Regulamentul nr. 1177/2010], se încheie un nou contract de transport, astfel încât dreptul la despăgubiri prevăzut la articolul 19 [din acest regulament] urmează să fie stabilit mai degrabă în conformitate cu respectivul contract nou decât cu contractul de transport inițial?
- 3) a) În cazul în care articolul 18 [menționat] este aplicabil, atunci când o cursă este anulată și nu exista niciun serviciu alternativ care să opereze pe ruta respectivă (și anume niciun serviciu direct între cele două porturi), oferirea unei curse alternative pe orice altă rută sau rute disponibile și aleasă sau alese de către pasager, inclusiv pe «punte terestră» (de exemplu deplasarea de pe teritoriul Irlandei către Regatul Unit cu feribotul, iar apoi cu o mașină, costul combustibilului fiind rambursat pasagerului de către operatorul de transport cu feribotul, către un port din Regatul Unit de unde există o legătură către Franța, călătorind de acolo către Franța, pasagerul alegând fiecare dintre curse), echivalează cu «redirecționarea către destinația finală» în sensul [aceluiași] articol[...] 18? În caz contrar, ce criterii trebuie utilizate pentru a stabili dacă o redirecționare are loc în condiții de transport comparabile?
- b) În cazul în care nu există o cursă alternativă pe ruta anulată, astfel încât pasagerul afectat nu poate beneficia de o cursă directă de la portul inițial de îmbarcare până la destinația finală, astfel cum este prevăzut în contractul de transport, transportatorul este obligat să plătească toate costurile suplimentare suportate de un pasager redirecționat pentru a se deplasa către și dinspre noul port de îmbarcare și/sau către și dinspre noul port de destinație?

[...]

- 4) a) Articolul 19 [din Regulamentul nr. 1177/2010] se poate aplica atunci când cursa a fost deja efectiv anulată cu cel puțin șapte săptămâni înainte de plecarea programată? În cazul în care se aplică articolul 19, acest articol se aplică și în cazul în care s-a aplicat articolul 18 [din regulamentul menționat], iar pasagerul a fost redirecționat fără costuri suplimentare și/sau a beneficiat de rambursare și/sau a ales o cursă ulterioară?
- b) În cazul în care se aplică articolul 19 [din Regulamentul nr. 1177/2010], care este «destinația finală» în sensul [acestui articol]?
- 5) În cazul în care articolul 19 [din Regulamentul nr. 1177/2010] este aplicabil:
- a) Cum se măsoară perioada de întârziere în astfel de circumstanțe?
- b) Cum se calculează prețul în sensul [acestui] articol[...] 19 atunci când se stabilește nivelul despăgubirii care trebuie plătită și în special include costurile care se raportează la suplimente (de exemplu cabine, cuști pentru câini și spații de recepție exclusive)?

[...]

- 6) În cazul în care [R]egulamentul [nr. 1177/2010] se aplică, circumstanțele și considerațiile evidențiate în cadrul primei întrebări sunt considerate «circumstanțe extraordinare [...] care nu ar fi putut fi evitate chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile» în sensul articolului 20 alineatul (4) [din acest] regulament?

[...]

- 7) Articolul 24 [din Regulamentul nr. 1177/2010] are efectul de a impune oricărui pasager care dorește să beneficieze de o despăgubire în temeiul articolului 19 din [acest] regulament obligația absolută de a depune o plângere în termen de două luni de la data la care a fost prestat sau ar fi trebuit să fie prestat serviciul?
- [...]
- 8) Jurisdicția organismului național competent responsabil cu aplicarea [R]egulamentului [nr. 1177/2010] este limitată la curse care implică porturile menționate la articolul 25 din [acest] regulament sau se poate extinde și asupra cursei de întoarcere din portul unui alt stat membru către statul membru al acestui organism?
- [...]
- 9) a) Care sunt principiile și normele de drept al Uniunii pe care instanța de trimitere ar trebui să le aplice în aprecierea validității deciziei și/sau a notificărilor transmise de organismul național de aplicare a [Regulamentului nr. 1177/2010] în raport cu articolele 16, 17, 20 și/sau 47 din cartă și/sau cu principiile proporționalității, securității juridice și egalității de tratament?
- b) Criteriul privind caracterul nerezonabil care ar trebui aplicat de instanța națională este cel al erorii vădite?
- [...]
- 10) Regulamentul nr. 1177/2010 este valid din punctul de vedere al dreptului Uniunii, având în vedere în special:
- a) articolele 16, 17 și 20 din cartă?
- b) faptul că operatorii de transport aerian nu au nicio obligație de a plăti despăgubiri în cazul în care informează pasagerii cu privire la anulare cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută [articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul nr. 261/2004]?
- c) principiile proporționalității, securității juridice și egalității de tratament?"

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

- 43 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretat în sensul că este aplicabil în cazul în care un operator de transport anulează un serviciu de transport de pasageri cu respectarea unui preaviz de mai multe săptămâni înainte de plecarea prevăzută inițial, pentru motivul că nava care trebuia să asigure acest serviciu a făcut obiectul unei întârzieri la livrare și nu a putut fi înlocuită.
- 44 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că reiese atât din modul de redactare a acestei întrebări, cât și din motivele deciziei de trimitere că instanța de trimitere se referă la un ansamblu de circumstanțe susceptibile, potrivit acestei instanțe, să fie pertinente pentru răspunsul la întrebarea menționată, precum imposibilitatea operatorului de transport de a găsi o navă de înlocuire, lipsa unui serviciu de transport alternativ similar pe ruta vizată ca urmare a deschiderii noi a acestei rute sau numărul considerabil de pasageri afectați de anularea curselor cauzată de livrarea tardivă a navei în cauză și

căroră fie li s-au rambursat costurile, fie au fost redirecționați cu alte nave pe alte curse sau prin intermediul altor moduri de transport. Cu toate acestea, din decizia de trimitere reiese că instanța națională ridică în realitate problema argumentației prezentate în fața sa de Irish Ferries cu privire la aspectul dacă Regulamentul nr. 1177/2010 este aplicabil atunci când operatorul de transport a informat pasagerii cu privire la anularea serviciului de transport cu un preaviz de mai multe săptămâni. Astfel, potrivit Irish Ferries, acest regulament nu este aplicabil decât în cazul a două categorii de pasageri, și anume, pe de o parte, pasagerii a căror traversare iminentă este anulată sau întârziată și care se află fizic în port și, pe de altă parte, pasagerii care se află la bordul navei aflate în croazieră.

- 45 Odată făcută această precizare, trebuie arătat că domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 1177/2010 este delimitat la articolul 2 din acesta. Alineatul (1) al articolului menționat stabilește principiul că acest regulament se aplică pentru trei categorii de pasageri, și anume, în primul rând, cei care călătoresc prin intermediul serviciilor de pasageri, în cazul în care portul de îmbarcare este situat pe teritoriul unui stat membru, în al doilea rând, cei care călătoresc prin intermediul serviciilor de pasageri, în cazul în care portul de îmbarcare este situat în afara teritoriului unui stat membru, iar portul de debarcare este situat pe teritoriul unui stat membru, cu condiția ca serviciul să fie operat de un operator de transport din Uniune, și, în al treilea rând, cei care călătoresc într-o croazieră, în cazul în care portul de îmbarcare este situat pe teritoriul unui stat membru. Alineatele (2)-(4) ale aceluiași articol enumeră, la rândul lor, cazurile în care regulamentul amintit nu se aplică.
- 46 Reiese dintr-o interpretare de ansamblu a articolului 2 din Regulamentul nr. 1177/2010 că legiuitorul Uniunii a intenționat să delimiteze domeniul de aplicare al acestui regulament în raport cu două criterii de care trebuie să se țină seama în mod cumulativ, și anume, pe de o parte, locul îmbarcării sau al debarcării al serviciului de transport în cauză și, pe de altă parte, faptul că pasagerii călătoresc „prin intermediul” serviciilor de pasageri sau „într-o” croazieră.
- 47 În speță, răspunsul la prima întrebare necesită interpretarea noțiunii de călătorie „prin intermediul” serviciilor maritime de pasageri. Or, trebuie arătat că această noțiune nu este definită nici la articolul 2 din Regulamentul nr. 1177/2010, nici în vreo altă dispoziție din acest regulament. Cu toate acestea, este necesar să se constate că, în conformitate cu sensul său obișnuit în limbajul curent, noțiunea menționată poate face obiectul atât al unei interpretări restrânse, în sensul că numai pasagerii care se află la bordul unei nave în cursul transportului utilizează un astfel de serviciu, cât și al unei interpretări mai largi, care include și pasagerii care intenționează să călătorească prin intermediul unui serviciu de transport maritim și care au efectuat deja demersurile necesare în această privință, precum o rezervare sau cumpărarea unui bilet.
- 48 Prin urmare, conform unei jurisprudențe constante a Curții, noțiunea de călătorie prin intermediul serviciilor maritime de pasageri trebuie interpretată ținându-se seama nu numai de formularea acesteia, ci și de contextul său și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte această dispoziție (a se vedea în acest sens Hotărârea din 12 octombrie 2017, Kamin und Grill Shop, C-289/16, EU:C:2017:758, punctul 22 și jurisprudența citată).
- 49 În această privință, economia generală a Regulamentului nr. 1177/2010 pledează în favoarea unei interpretări largi a noțiunii de călătorie prin intermediul unui serviciu de transport maritim. Astfel, acest regulament conține, după cum a arătat domnul avocat general la punctul 61 din concluzii, dispoziții aplicabile unor situații care au loc într-o etapă prealabilă prestării unui serviciu de transport de pasageri. În acest sens, articolul 4 alineatul (2) din acest regulament

interzice în esență operatorului de transport de pasageri să propună publicului condiții contractuale și tarifare discriminatorii pe motiv de cetățenie a pasagerului. De asemenea, articolul 7 alineatul (2) din regulamentul menționat prevede că rezervările și biletele sunt puse la dispoziția persoanelor cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă fără costuri suplimentare și în aceleași condiții ca și pentru ceilalți pasageri.

- 50 Pe de altă parte, articolele 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 ar fi lipsite de o mare parte din sensul lor dacă noțiunea de pasager „care călătore[ște] prin intermediul serviciilor de pasageri”, în sensul articolului 2 alineatul (1) din acest regulament, nu ar include decât pasagerii care se află deja la bordul unei nave.
- 51 Interpretarea acestei noțiuni în sensul că include și pasagerii care au efectuat o rezervare sau au cumpărat un bilet pentru un serviciu de transport maritim este confirmată și de obiectivele urmărite de Regulamentul nr. 1177/2010. După cum enunță considerentele (1), (2) și (13) ale regulamentului menționat, finalitatea acestuia constă în asigurarea unui înalt nivel de protecție pentru pasageri, luându-se în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în general, conferindu-le un nivel minim de protecție dată fiind calitatea lor de parte vulnerabilă în cadrul unui contract de transport. Legiuitorul Uniunii a intenționat în acest mod să consolideze drepturile acestor pasageri într-o serie de situații care determină inconveniente grave, precum și prin remedierea acestora din urmă în mod standardizat și imediat.
- 52 Or, asemenea obiective prezintă, pentru persoanele care au efectuat o rezervare sau au cumpărat un bilet pentru un serviciu de transport maritim de pasageri, cel puțin aceeași importanță ca și pentru pasagerii care se află deja la bordul unei nave care efectuează un astfel de transport.
- 53 În acest context, nu se poate considera că legiuitorul Uniunii a intenționat, fără a prevedea o dispoziție specifică în această privință la articolul 2 din Regulamentul nr. 1177/2010, să supună domeniul de aplicare al regulamentului menționat unor condiții suplimentare cum sunt cele avute în vedere în prima întrebare, referitoare la respectarea unui termen de preaviz minim pentru informarea pasagerului cu privire la anularea unui serviciu de transport, prezența fizică a pasagerului în port sau la bordul navei de transport ori disponibilitatea acestei nave.
- 54 În plus, niciun element din lucrările pregătitoare care au condus la adoptarea Regulamentului nr. 1177/2010 nu permite susținerea argumentației Irish Ferries potrivit căreia legiuitorul Uniunii ar fi dorit să limiteze domeniul de aplicare al acestui regulament prin condițiile suplimentare prevăzute la punctul anterior.
- 55 În ceea ce privește în special articolele 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010, din modul lor de redactare nu reiese că aplicabilitatea acestora este limitată de una dintre condițiile suplimentare menționate la punctul 53 din prezenta hotărâre.
- 56 Faptul că articolele 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 figurează în capitolul III din acesta, intitulat „Obligațiile operatorilor de transport și ale operatorilor de terminale în cazul întreruperii călătoriei”, nu poate susține o interpretare restrictivă potrivit căreia aceste articole nu s-ar aplica decât în ipoteza în care o parte a călătoriei a avut loc deja înainte de întreruperea ei și că, prin urmare, pasagerii sunt prezenți fizic în port sau la bordul navei. Astfel, pe lângă faptul că o asemenea limitare nu se regăsește în niciun mod în considerentele (13) și (14) ale acestui regulament, este suficient să se arate, așa cum a procedat domnul avocat general la punctul 63 din concluzii, că noțiunea de călătorie nu este definită de Regulamentul nr. 1177/2010 și nu poate, așadar, să servească drept suport pentru limitarea domeniului de aplicare al acestuia.

- 57 În sfârșit, trebuie arătat că, deși articolul 2 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 1177/2010 prevede că articolele 18 și 19 din acesta nu se aplică atunci când un pasager călătorește într-o croazieră, articolul 2 alineatul (1) literele (a) și (b) din acest regulament nu prevede o derogare comparabilă pentru serviciul de transport de pasageri. Astfel, numai articolul 20 din regulamentul menționat, intitulat „Exonerări”, prevede situațiile în care articolele 18 și 19 din acesta nu se aplică unui asemenea serviciu. Or, după cum a arătat domnul avocat general la punctul 64 din concluzii, întreruperea călătoriei nu figurează printre aceste situații care exclud aplicarea articolelor respective.
- 58 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la prima întrebare că Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretat în sensul că este aplicabil în cazul în care un operator de transport anulează un serviciu de transport de pasageri cu respectarea unui preaviz de mai multe săptămâni înainte de plecarea prevăzută inițial, pentru motivul că nava care trebuia să asigure acest serviciu a făcut obiectul unei întârzieri la livrare și nu a putut fi înlocuită.

Cu privire la a treia întrebare

- 59 Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 18 din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretat în sensul că, atunci când un serviciu de transport de pasageri este anulat și nu există niciun serviciu de transport alternativ pe aceeași rută, operatorul de transport este obligat să propună pasagerului, în temeiul dreptului acestuia din urmă la o redirectionare în condiții comparabile către destinația finală prevăzută de dispoziția menționată, un serviciu de transport alternativ care să folosească un traseu diferit de cel al serviciului anulat sau un serviciu de transport maritim combinat cu alte moduri de transport, precum un transport rutier sau feroviar, și, în cazul unui răspuns afirmativ, dacă operatorul de transport este obligat să suporte eventualele costuri suplimentare angajate de pasager în cadrul acestei redirectionări către destinația finală.
- 60 Este necesar să se arate, în primul rând, că noțiunea de destinație finală nu este definită nici la articolul 18 din Regulamentul nr. 1177/2010, nici în vreo altă dispoziție din regulamentul menționat. Cu toate acestea, din articolul 18 alineatul (1) litera (a) din regulamentul amintit reiese că destinația finală este stabilită în contractul de transport și corespunde, așa cum a arătat domnul avocat general la punctele 79 și 81 din concluzii, locului, convenit între operatorul de transport și pasager la încheierea contractului de transport, în care pasagerul trebuie să fie transportat prin intermediul serviciului de transport, și anume portul de debarcare indicat în acest contract.
- 61 În această privință trebuie arătat că, astfel cum prevede articolul 3 litera (f) din Regulamentul nr. 1177/2010, serviciul de transport de pasageri constă într-un serviciu comercial de transport de pasageri pe mare sau pe căi navigabile interioare, efectuat după un orar publicat. În ceea ce privește contractul de transport, acesta este definit la articolul 3 litera (m) din regulamentul menționat ca fiind un contract de transport între un operator de transport și un pasager, în vederea prestării unuia sau mai multor servicii de transport de pasageri sau a uneia sau mai multor croaziere. Conform articolului 3 litera (r) din regulamentul amintit, încheierea contractului de transport se materializează prin faptul că un pasager efectuează o rezervare a unei plecări specifice prin intermediul unui serviciu de transport de pasageri asigurat de operatorul de transport care emite un bilet ce, potrivit articolului 3 litera (n) din același regulament, constituie dovada unui contract de transport.

- 62 Din cuprinsul punctului anterior rezultă că încheierea unui contract de transport, act de natură sinalagmatică, conferă pasagerului, în schimbul prețului pe care îl plătește, un drept de a fi transportat de operatorul de transport ale cărui elemente esențiale sunt stabilite, și anume, în special, locurile de plecare și de sosire la destinația finală, zilele și orarele acestui serviciu de transport, precum și durata acestuia.
- 63 În al doilea rând, întrucât noțiunea de redirectionare nu este definită nici la articolul 18 din Regulamentul nr. 1177/2010, nici în vreo altă dispoziție din acest regulament, trebuie arătat că, în conformitate cu sensul său obișnuit în limbajul curent, această noțiune face trimitere la faptul de a transporta pasagerul către destinația finală în circumstanțe diferite de cele prevăzute inițial, fără a impune însă ca traseul urmat și modul de transport să fie identice cu cele prevăzute inițial.
- 64 Rezultă că noțiunea de „redirectionare către destinația finală”, în sensul articolului 18 din Regulamentul nr. 1177/2010, presupune ca pasagerul să fie transportat către locul prevăzut în contract, fără ca traseul urmat și modul de transport să fie în mod necesar identice cu cele convenite inițial. Rezultă că operatorul de transport dispune în principiu de o anumită marjă de manevră pentru a oferi o redirectionare către destinația finală pasagerului al cărui serviciu de transport este anulat. Prin urmare, operatorul de transport poate oferi o redirectionare prin intermediul, *primo*, al unui serviciu de transport de pasageri alternativ dinspre un port de îmbarcare și/sau către un port de debarcare care folosește un traseu diferit de cel prevăzut inițial în contractul de transport sau, *secundo*, al unui astfel de serviciu de transport de legătură sau, în al treilea rând, al unui serviciu de transport maritim de pasageri combinat cu alte moduri de transport precum transportul rutier sau feroviar.
- 65 În al treilea rând, această posibilitate oferită operatorului de transport este însă încadrată de condițiile prevăzute la articolul 18 din Regulamentul nr. 1177/2010, și anume că această redirectionare trebuie efectuată în condiții de transport comparabile și fără costuri suplimentare, cu prima ocazie posibilă.
- 66 În ceea ce privește, mai întâi, cerința potrivit căreia redirectionarea trebuie efectuată „fără costuri suplimentare”, în sensul acestui articol 18, trebuie arătat că legiuitorul Uniunii a intenționat ca redirectionarea să nu expună pasagerul la cheltuieli suplimentare în raport cu cele pe care le-ar fi efectuat în mod necesar în cadrul serviciului de transport anulat pentru a se deplasa printre altele la portul de îmbarcare convenit inițial. Trebuie, așadar, suportate de operatorul de transport eventualele cheltuieli suplimentare, precum costul combustibilului sau taxele rutiere, pe care pasagerul le-a plătit pentru a se deplasa la portul de îmbarcare alternativ sau pentru a părăsi portul de debarcare alternativ și pentru a se deplasa la portul de debarcare prevăzut inițial sau costurile efectuate de pasager în timpul transportului rutier sau feroviar pe o punte terestră. În aceste condiții, deși redirectionarea nu trebuie să se facă în detrimentul pasagerului, ea nu trebuie totuși să îl plaseze pe acesta din urmă într-o situație mai avantajoasă decât cea prevăzută de contractul de transport, astfel încât revine pasagerului sarcina de a demonstra existența cheltuielilor suplimentare la care a fost expus ca urmare a redirectionării.
- 67 Rezultă din ceea ce precedă că este necesar să se interpreteze cerința unei redirectionări „fără costuri suplimentare” în sensul că operatorul de transport trebuie să suporte eventualele costuri suplimentare angajate de pasager în cadrul redirectionării către destinația finală.

- 68 În continuare, articolul 18 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 1177/2010 prevede că operatorul de transport trebuie să ofere o redirectionare în condiții comparabile. În această privință, considerentul (13) al acestui regulament menționează că operatorul de transport trebuie să propună pasagerului o redirectionare în condiții satisfăcătoare.
- 69 Reiese dintr-o interpretare de ansamblu a acestor dispoziții că legiuitorul Uniunii a impus operatorului de transport să propună pasagerului o redirectionare nu în condiții identice, ci în condiții comparabile și satisfăcătoare, ceea ce implică compararea, astfel cum a arătat domnul avocat general la punctul 88 din concluzii, a condițiilor ofertei de redirectionare cu cele convenite inițial în contractul de transport. În această privință, examinarea caracterului comparabil al condițiilor de transport trebuie să privească elementele esențiale ale contractului de transport, cum sunt locurile de plecare și de sosire la destinația finală, zilele și orarele serviciului de transport, precum și durata acestuia, numărul eventualelor legături, clasa biletului, precum și tipul de cabină rezervat de pasager, aspect a cărui verificare este de competența instanței de trimitere. Pe de altă parte, această examinare trebuie efectuată din punctul de vedere al pasagerului, întrucât, conform articolului 18 din Regulamentul nr. 1177/2010, interpretat în lumina considerentelor (12) și (13) ale acestui regulament, în raport cu informațiile pe care operatorul de transport i le transmite, pasagerul poate fi în măsură să decidă să fie redirectionat sau să îi fie rambursat prețul biletului.
- 70 În sfârșit, prin referirea la o redirectionare „cu prima ocazie posibilă”, articolul 18 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 1177/2010 impune operatorului de transport să propună pasagerului o redirectionare care să îi permită acestuia să ajungă la destinația finală cu prima ocazie posibilă și, prin urmare, urmărește să evite ca acest operator de transport să se limiteze la a propune o redirectionare prin intermediul unui serviciu de transport maritim mai târziu urmând același traseu, deși ar exista alte modalități de redirectionare care să permită pasagerului să ajungă la destinația sa finală cu prima ocazie posibilă.
- 71 Interpretarea preconizată la punctul 64 din prezenta hotărâre a noțiunii de „redirectionare către destinația finală”, în sensul articolului 18 din Regulamentul nr. 1177/2010, este confirmată de obiectivele urmărite de acest regulament.
- 72 Astfel, după cum s-a arătat la punctul 51 din prezenta hotărâre, acest regulament urmărește, așa cum rezultă din considerentele (1), (2) și (13) ale acestuia, să asigure un înalt nivel de protecție pentru pasageri prin consolidarea drepturilor lor într-o serie de situații care determină inconveniente grave, precum și prin remedierea acestora din urmă în mod standardizat și imediat.
- 73 Or, reținerea unei interpretări restrictive a noțiunii de redirectionare către destinația finală, care constă în limitarea acestei noțiuni la simpla propunere de redirectionare pe același traseu ca acela al serviciului de transport anulat, ar compromite acest obiectiv întrucât ar lipsi de efect util dreptul la redirectionarea pasagerului prevăzut la articolul 18 din Regulamentul nr. 1177/2010 atunci când nu există niciun serviciu de transport alternativ pe ruta în cauză.
- 74 Ținând seama de considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la a treia întrebare că articolul 18 din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretat în sensul că, atunci când un serviciu de transport de pasageri este anulat și nu există niciun serviciu de transport alternativ pe aceeași rută, operatorul de transport este obligat să propună pasagerului, în temeiul dreptului acestuia din urmă la o redirectionare în condiții comparabile și cu prima ocazie posibilă către destinația finală prevăzută de dispoziția menționată, un serviciu de transport alternativ care folosește un traseu diferit de cel al serviciului maritim anulat sau un serviciu de transport

maritim combinat cu alte moduri de transport, precum transportul rutier sau feroviar, și este obligat să suporte eventualele costuri suplimentare angajate de pasager în cadrul acestei redirectionări către destinația finală.

Cu privire la a doua și la a patra întrebare, precum și la a cincea întrebare litera a)

- 75 Prin intermediul celei de a doua și al celei de a patra întrebări, precum și al celei de a cincea întrebări litera a), care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolele 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretate în sensul că, atunci când un operator de transport anulează un serviciu de transport de pasageri cu respectarea unui preaviz de mai multe săptămâni înainte de plecarea prevăzută inițial, pasagerul care decide, în conformitate cu articolul 18 din acest regulament, să îi fie rambursat prețul biletului sau să fie redirectionat către destinația finală, astfel cum este prevăzut în contractul de transport, cu prima ocazie posibilă sau la o dată ulterioară, poate solicita și despăgubiri în temeiul articolului 19 din regulamentul menționat.
- 76 În primul rând, în ceea ce privește aplicabilitatea articolului 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 în cazul unui pasager al cărui serviciu de transport a fost anulat, trebuie să se constate că nimic din modul de redactare a acestei dispoziții nu indică faptul că nu ar fi aplicabilă într-o asemenea situație. Pe de altă parte, reiese din considerentul (14) al Regulamentului nr. 1177/2010 că legiuitorul Uniunii a intenționat să impună operatorilor de transport să plătească pasagerilor despăgubiri nu numai în cazul unei întârzieri a unui serviciu de transport de pasageri, ci și în cazul anulării unui astfel de serviciu.
- 77 Rezultă că un pasager al cărui serviciu de transport este anulat poate, în principiu, să pretindă despăgubiri în temeiul acestui articol.
- 78 Această interpretare este confirmată de contextul în care se înscrie articolul 19 din Regulamentul nr. 1177/2010. Astfel, articolul 20 din acest regulament, care enumeră cazurile în care articolul 19 menționat nu se aplică, prevede, pe de o parte, la alineatul (2), că articolul 19 nu se aplică în cazul în care pasagerul este informat cu privire la anulare înaintea cumpărării biletului sau dacă anularea se produce din vina pasagerului și, pe de altă parte, la alineatul (4) al acestuia, că operatorul de transport poate fi exonerat de plata despăgubirilor prevăzute la același articol 19 în cazul în care dovedește că anularea este generată de condiții meteorologice care pun în pericol operarea în siguranță a navei sau de circumstanțe extraordinare.
- 79 Interpretarea menționată se dovedește totodată conformă cu obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 1177/2010, și anume, așa cum s-a arătat la punctul 51 din prezenta hotărâre, acela de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor.
- 80 În al doilea rând, trebuie să se determine condițiile în care un pasager poate pretinde despăgubirile prevăzute la articolul 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 în urma anulării unui serviciu de transport.
- 81 În această privință, reiese, pe de o parte, din articolul 18 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 1177/2010 că, în cazul în care plecarea dintr-un port a unui transport de pasageri este anulată sau în care operatorul de transport estimează, în mod rezonabil, o astfel de anulare, pasagerii au dreptul la redirectionare sau la rambursarea prețului biletului din partea operatorului de transport.

- 82 După cum se arată în considerentul (13) al acestui regulament, pentru a limita inconvenientele cauzate pasagerilor ca urmare a anulării călătoriei lor, aceștia din urmă trebuie să aibă posibilitatea fie de a-și anula călătoria și de a li se rambursa costul biletelor, fie de a fi redirectionați în condiții satisfăcătoare.
- 83 Din coroborarea articolului 18 cu considerentul (13) rezultă că legiuitorul Uniunii a considerat că anularea unui serviciu de transport de pasageri de către operatorul de transport nu conduce la rezoluțiunea unilaterală a contractului de transport, ci la posibilitatea oferită pasagerului de a opta între continuarea raportului contractual sub forma unei redirectionări și încetarea acestei relații contractuale prin intermediul cererii de rambursare a prețului biletului.
- 84 Astfel, contrar celor susținute de Irish Ferries în observațiile sale scrise, alegerea efectuată de pasager de a opta pentru redirectionare atunci când este informat cu privire la anularea serviciului de transport nu poate fi asimilată cu încheierea unui nou contract de transport, întrucât această alegere nu constituie decât punerea în aplicare a unei prerogative conferite pasagerului la articolul 18 din Regulamentul nr. 1177/2010.
- 85 Pe de altă parte, articolul 19 alineatul (1) din acest regulament prevede în esență că, fără a-și pierde dreptul la transport, pasagerul poate solicita despăgubiri de la operatorul de transport dacă este confruntat cu o întârziere la destinația finală sau dacă serviciul de transport este anulat.
- 86 Prin menționarea la articolul 19 alineatul (1) a faptului că un pasager poate solicita operatorului de transport plata unei despăgubiri fără a-și pierde dreptul la transport, legiuitorul Uniunii a intenționat să condiționeze plata despăgubirilor prevăzute de această dispoziție de împrejurarea că pasagerul are un drept la transport. Astfel, în cazul în care pasagerul nu are sau nu mai are un drept la transport, acesta nu poate pretinde plata unei despăgubiri în temeiul articolului 19 din Regulamentul nr. 1177/2010.
- 87 Rezultă că este necesar să se distingă situația pasagerului care a solicitat rambursarea biletului său de situația pasagerului care a solicitat să fie redirectionat către destinația finală, astfel cum este prevăzut în contractul de transport, cu prima ocazie posibilă.
- 88 Astfel, în ceea ce privește pasagerul care solicită, în temeiul articolului 18 din Regulamentul nr. 1177/2010, rambursarea prețului biletului, trebuie să se arate, asemenea domnului avocat general la punctul 108 din concluzii, că, într-o atare situație, prin această cerere, pasagerul își manifestă voința de a se elibera de obligația de a plăti prețul și, prin urmare, își pierde dreptul la transportul către destinația finală. Așadar, acest pasager nu poate pretinde plata unei despăgubiri în temeiul articolului 19 din acest regulament.
- 89 Cu toate acestea, atunci când un pasager nu alege o rambursare, ci o redirectionare către destinația finală cu prima ocazie posibilă sau la o dată ulterioară, trebuie să se considere că acesta își reiterează voința de a fi transportat și deci nu renunță la dreptul său la transport către destinația finală pentru care a plătit. Prin urmare, acest pasager poate pretinde plata unei despăgubiri în temeiul articolului 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 în cazul în care pragurile prevăzute la articolul menționat sunt depășite. În această privință, în cazul în care pasagerul a ajuns la destinația finală, astfel cum este prevăzut în contractul de transport, cu alte cuvinte, după cum reiese din cuprinsul punctului 60 din prezenta hotărâre, portul de debarcare indicat în acest contract, cu o întârziere mai mare decât cea stabilită la același articol, el poate pretinde despăgubiri în temeiul aceluiași articol, ținând seama de inconvenientele grave cu care se confruntă.

- 90 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la a doua și la a patra întrebare, precum și la a cincea întrebare litera a) că articolele 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretate în sensul că, atunci când un operator de transport anulează un serviciu de transport de pasageri cu respectarea unui preaviz de mai multe săptămâni înainte de plecarea prevăzută inițial, pasagerul are un drept la despăgubiri în temeiul articolului 19 din acest regulament atunci când decide, în conformitate cu articolul 18 din regulamentul menționat, să fie redirectionat cu prima ocazie posibilă sau să își amâne călătoria pentru o dată ulterioară și ajunge la destinația finală prevăzută inițial cu o întârziere mai mare decât pragurile stabilite la articolul 19 din același regulament. În schimb, atunci când un pasager decide să îi fie rambursat prețul biletului, el nu are un astfel de drept la despăgubiri în temeiul acestui articol.

Cu privire la a cincea întrebare litera b)

- 91 Prin intermediul celei de a cincea întrebări litera b), instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretat în sensul că noțiunea de „preț al biletului” care figurează la acest articol include costurile aferente prestațiilor opționale suplimentare alese de pasager, precum rezervarea unei cabine sau a unei cuști pentru câini ori accesul la spații de recepție exclusive.
- 92 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că, deși articolul 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 prevede metoda de calcul al despăgubirii minime la care are dreptul un pasager care îndeplinește condițiile stabilite la acest articol și a căror valoare echivalează cu un procent determinat din prețul biletului, nici această dispoziție, nici vreo altă dispoziție din același regulament nu precizează ce trebuie să se înțeleagă prin „preț al biletului”.
- 93 În aceste condiții, reiese, pe de o parte, din articolul 3 litera (n) din regulamentul menționat, astfel cum s-a amintit la punctul 61 din prezenta hotărâre, că biletul este un document care atestă existența unui contract de transport încheiat între un operator de transport și un pasager în vederea prestării unuia sau mai multor servicii de transport de pasageri.
- 94 Pe de altă parte, articolul 19 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1177/2010 prevede că valoarea despăgubirii se calculează în funcție de prețul pe care călătorul l-a plătit efectiv pentru serviciul de transport de pasageri.
- 95 Din sensul obișnuit în limbajul curent al termenilor „plătit efectiv” reiese că legiuitorul Uniunii a intenționat să se refere, așa cum a arătat în esență domnul avocat general la punctul 124 din concluzii, la cuantumul total plătit de pasager în schimbul serviciului de transport de pasageri pe care operatorul de transport s-a angajat să îl execute și potrivit condițiilor prevăzute în contract. Prin urmare, noțiunea de preț al biletului acoperă toate prestațiile pe care operatorul de transport s-a angajat să le furnizeze pasagerului în schimbul prețului plătit, și anume nu numai prestația de transport ca atare, ci și toate prestațiile care se adaugă la transport, cum sunt rezervarea unei cabine sau a unui cuști pentru câini ori accesul la spații de recepție exclusive. În schimb, această noțiune nu include sumele corespunzătoare prestațiilor independente de serviciul de transport de pasageri, care sunt clar identificabile, precum cheltuielile percepute de agentul de voiaj cu ocazia rezervării.
- 96 Această interpretare este confirmată de obiectivul, amintit la punctul 51 din prezenta hotărâre, referitor la asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor. Astfel, ea permite pasagerului respectiv să identifice cu ușurință cuantumul despăgubirii la care are dreptul în cazul anulării serviciului de transport.

- 97 Interpretarea menționată este de asemenea confirmată de lucrările pregătitoare ale Regulamentului nr. 1177/2010, din care reiese că, deși Parlamentul propusese să se limiteze noțiunea de preț al biletului la cheltuielile efectuate pentru transport și cazarea la bord, cu excluderea cheltuielilor legate de mese, de alte activități și de achizițiile efectuate la bord, legiuitorul Uniunii a refuzat cu bună știință să descompună noțiunea de preț al biletului în diferite componente. Astfel, legiuitorul Uniunii a considerat că despăgubirea trebuia să fie calculată în raport cu prețul plătit de pasager în schimbul unui serviciu de transport care nu a fost executat în conformitate cu contractul de transport.
- 98 În sfârșit, aceeași interpretare nu poate fi repusă în discuție de argumentul prezentat de Irish Ferries potrivit căruia, în vederea calculării despăgubirii la care are dreptul un pasager, luarea în considerare a prestațiilor opționale suplimentare alese de acest pasager nu ar fi conformă cu principiul proporționalității, în măsura în care determină consecințe considerabile asupra sarcinilor financiare ale operatorilor de transport, care sunt disproporționate în raport cu obiectivul de protecție a pasagerilor. Astfel, reiese dintr-o jurisprudență consacrată a Curții că obiectivul protecției consumatorilor, inclusiv a pasagerilor de transport maritim, poate justifica consecințe economice negative, chiar considerabile, pentru anumiți operatori economici (a se vedea prin analogie Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 81).
- 99 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la a cincea întrebare litera b) că articolul 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretat în sensul că noțiunea de „preț al biletului” care figurează la acest articol include costurile aferente prestațiilor opționale suplimentare alese de pasager, precum rezervarea unei cabine sau a unei cuști pentru câini ori accesul la spații de recepție exclusive.

Cu privire la a șasea întrebare

- 100 Trebuie să se constate că, deși în formularea celei de a șasea întrebări instanța de trimitere se referă la un ansamblu de circumstanțe, cum sunt imposibilitatea operatorului de transport de a găsi o navă de înlocuire, lipsa unui serviciu de transport alternativ similar pe ruta în cauză ca urmare a deschiderii noi a acestei rute sau numărul considerabil de pasageri afectați de anularea curselor cauzată de livrarea tardivă a navei în cauză și căroră fie li s-au rambursat costurile, fie au fost redirecționați cu alte nave pe alte curse ori prin intermediul altor moduri de transport, din decizia de trimitere reiese însă că ansamblul acestor circumstanțe are drept origine un eveniment comun, care constă în livrarea tardivă a navei în cauză, astfel încât cea de a șasea întrebare trebuie înțeleasă ca privind doar aspectul dacă livrarea tardivă a unei nave poate intra sub incidența noțiunii de „circumstanțe extraordinare” în sensul articolului 20 alineatul (4) din Regulamentul nr. 1177/2010.
- 101 Rezultă că, prin intermediul celei de a șasea întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 20 alineatul (4) din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretat în sensul că livrarea tardivă a unei nave de transport de pasageri, care a determinat anularea tuturor curselor care trebuiau efectuate de această navă în cadrul unei noi rute maritime, nu intră sub incidența noțiunii de „circumstanțe extraordinare” în sensul dispoziției menționate.
- 102 În această privință trebuie amintit că, astfel cum reiese din cuprinsul punctului 90 din prezenta hotărâre, articolul 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 este aplicabil atunci când, în urma anulării unui serviciu de transport, pasagerul decide, în conformitate cu articolul 18 din acest regulament, să fie redirecționat cu prima ocazie posibilă sau să își amâne călătoria la o dată ulterioară.

- 103 Articolul 20 alineatul (4) din acest regulament prevede însă că articolul 19 din acesta nu se aplică în cazul în care operatorul de transport dovedește că anularea sau întârzierea este generată de condiții meteorologice care pun în pericol operarea în siguranță a navei sau de circumstanțe extraordinare care împiedică derularea serviciului de transport de pasageri, care nu ar fi putut fi evitate chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile.
- 104 Este necesar să se arate că, deși noțiunea de circumstanțe extraordinare nu este definită nici la articolul 20 alineatul (4) din Regulamentul nr. 1177/2010, nici la articolul 3 din același regulament, care definește anumite noțiuni în sensul acestuia, preambulul regulamentului amintit poate preciza conținutul noțiunii menționate.
- 105 Astfel, legiuitorul Uniunii a arătat, după cum reiese din considerentul (17) al Regulamentului nr. 1177/2010, că asemenea circumstanțe ar trebui să includă, fără a se limita la acestea, un ansamblu de evenimente, fără a viza însă livrarea cu întârziere a unei nave. Din această precizare făcută în preambulul regulamentului menționat reiese că legiuitorul Uniunii nu a înțeles că aceste evenimente, a căror listă nu este decât indicativă, ar constitui ele însele circumstanțe extraordinare, ci numai că evenimentele respective sunt susceptibile să producă astfel de circumstanțe.
- 106 În considerentul (19) al Regulamentului nr. 1177/2010, legiuitorul Uniunii a făcut trimitere la jurisprudența Curții în care aceasta a hotărât că pot fi acoperite de noțiunea de circumstanțe extraordinare evenimentele care nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport în cauză și asupra cărora acesta nu are control efectiv. Prin această trimitere la jurisprudența referitoare la noțiunea amintită, dezvoltată în contextul transportului aerian de pasageri, legiuitorul Uniunii a intenționat să rețină o abordare unificată a noțiunii de circumstanțe extraordinare.
- 107 Or, asemenea jurisprudenței constante a Curții în materia drepturilor pasagerilor transportului aerian, trebuie să se considere că noțiunea de „circumstanțe extraordinare” în sensul articolului 20 alineatul (4) din Regulamentul nr. 1177/2010 desemnează evenimentele care, prin natura sau prin originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport în cauză și scapă de sub controlul efectiv al acestuia, aceste două condiții fiind cumulative, iar respectarea lor trebuind să facă obiectul unei aprecieri de la caz la caz (a se vedea prin analogie Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 23 și jurisprudența citată).
- 108 În plus, ținând seama de obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 1177/2010, care este de a asigura, după cum s-a amintit la punctul 51 din prezenta hotărâre, un înalt nivel de protecție pentru pasageri, și de faptul că articolul 20 alineatul (4) din acest regulament derogă de la principiul dreptului la despăgubiri al pasagerilor în caz de anulare sau de întârziere, noțiunea de „circumstanțe extraordinare” în sensul acestei din urmă dispoziții trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte.
- 109 Acesta este contextul în care trebuie să se aprecieze dacă livrarea tardivă a unei nave, cum este cea în discuție în litigiul principal, poate fi calificată drept „circumstanțe extraordinare” în sensul articolului 20 alineatul (4) din regulamentul menționat, interpretat în lumina considerentului (19) al aceluiași regulament.
- 110 În speță, deși construirea unei nave nu ține, în principiu, de activitatea unui operator de transport de pasageri, ci de cea a unui șantier naval, nu este mai puțin adevărat că comanda și recepționarea unei nave de transport de pasageri constituie evenimente, desigur, rare, însă inerente în mod

indubitabil exercitării normale a activității operatorului de transport de pasageri. Într-adevăr, în cadrul activității sale de transport, acesta din urmă trebuie, printre măsurile obișnuite de gestionare referitoare la organizarea și la întreținerea flotei sale, să procedeze la comandarea navelor.

- 111 Această interpretare este confirmată de împrejurarea că contractul de comandă și de livrare a unei nave poate cuprinde un mecanism de despăgubiri care acoperă riscul de întârziere a livrării, așa cum a fost cazul în speță, ceea ce a confirmat Irish Ferries în ședință. Instituirea unui astfel de mecanism confirmă că o asemenea întârziere constituie un risc obișnuit la care este expus un operator de transport în cadrul exercitării activităților sale de transport de pasageri.
- 112 Prin urmare, întârzierea livrării unei nave trebuie considerată un eveniment inerent exercitării normale a activității unui operator de transport de pasageri. În consecință, în măsura în care una dintre cele două condiții cumulative amintite la punctul 107 din prezenta hotărâre lipsește, trebuie să se considere că o asemenea întârziere nu poate fi calificată drept „circumstanțe extraordinare” în sensul articolului 20 alineatul (4) din Regulamentul nr. 1177/2010 fără a fi necesar să se examineze dacă asupra unui astfel de eveniment operatorul de transport are control efectiv.
- 113 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la a șasea întrebare că articolul 20 alineatul (4) din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretat în sensul că livrarea cu întârziere a unei nave de transport de pasageri, care a determinat anularea tuturor curselor care trebuiau efectuate de această navă în cadrul unei noi rute maritime, nu intră sub incidența noțiunii de „circumstanțe extraordinare” în sensul dispoziției menționate.

Cu privire la a șaptea întrebare

- 114 Prin intermediul celei de a șaptea întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 24 din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretat în sensul că impune pasagerului care solicită să beneficieze de o despăgubire în temeiul articolului 19 din acest regulament să introducă cererea sub forma unei plângeri la operatorul de transport în termen de două luni de la data la care serviciul de transport a fost executat sau ar fi trebuit să fie executat.
- 115 În această privință, articolul 24 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1177/2010 impune operatorului de transport să dispună de un mecanism accesibil pentru soluționarea plângerilor legate de drepturile și obligațiile reglementate de acest regulament, în timp ce articolul 24 alineatul (2) stabilește o procedură sumară de soluționare a plângerilor, care prevede anumite termene. Astfel, pasagerul care dorește să depună o plângere la operatorul de transport o introduce în termen de două luni de la data prestării serviciului de transport sau de la data la care ar fi trebuit să aibă loc prestarea serviciului, în timp ce operatorul de transport dispune de un termen de o lună pentru a notifica acestui pasager dacă plângerea sa este considerată întemeiată, respinsă sau este încă analizată și trebuie, în orice caz, să comunice pasagerului respectiv răspunsul său final în termen de două luni de la data primirii plângerii.
- 116 Din trimiterea la „drepturile și obligațiile reglementate de prezentul regulament” reiese că o plângere poate viza drepturile și obligațiile prevăzute atât în capitolul II din regulamentul menționat, intitulat „Drepturile persoanelor cu dizabilități și ale persoanelor cu mobilitate redusă”, cât și în capitolul III din acesta, intitulat „Obligațiile operatorilor de transport și ale operatorilor de terminale în cazul întreruperii călătoriei”, în care figurează articolul 19 din același regulament, referitor la despăgubirea pasagerului în cazul unei întârzieri la sosire.

- 117 Cu toate acestea, o cerere a unui pasager care urmărește să beneficieze de despăgubirea prevăzută la articolul 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 nu poate fi asimilată unei plângeri în sensul articolului 24 din același regulament și, în consecință, nici nu poate fi supusă respectării termenelor prevăzute de această din urmă dispoziție.
- 118 Astfel, în timp ce o plângere în sensul articolului 24 din Regulamentul nr. 1177/2010 constă într-o semnalare a unei pretense încălcări de către operatorul de transport a uneia dintre obligațiile sale rezultate din acest regulament, iar operatorul de transport respectiv dispune de o anumită marjă de apreciere cu privire la soluția care trebuie dată acestei semnalări, după cum a arătat domnul avocat general la punctul 164 din concluzii, articolul 19 alineatul (1) din regulamentul menționat conferă pasagerului o creanță de natură pecuniară a cărei plată o poate solicita, pentru simplul fapt că sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul amintit, de la operatorul de transport, fără ca acesta din urmă să dispună de aceeași putere de apreciere în această privință.
- 119 Pe de altă parte, articolul 19 alineatul (5) din Regulamentul nr. 1177/2010 impune operatorului de transport să efectueze plata despăgubirii solicitate în termen de o lună de la data depunerii unei asemenea cereri. Această dispoziție, prin faptul că prevede un termen de o durată mai scurtă decât termenul de două luni de care dispune, în conformitate cu articolul 24 alineatul (2) din regulamentul menționat, operatorul de transport pentru a notifica pasagerul cu privire la decizia sa definitivă privind soluționarea plângerii, confirmă că o cerere de plată a despăgubirii prevăzute la articolul 19 din regulamentul amintit nu poate fi asimilată unei plângeri în sensul articolului 24 din același regulament.
- 120 Obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 1177/2010, evocat la punctul 51 din prezenta hotărâre, care constă în a garanta pasagerilor un înalt nivel de protecție confirmă această interpretare. Un astfel de nivel de protecție nu poate fi conciliat cu impunerea unui termen atât de scurt, de două luni, pentru introducerea unei cereri de despăgubire.
- 121 Rezultă că legiuitorul Uniunii nu a intenționat să condiționeze dreptul la despăgubiri prevăzut la articolul 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 de respectarea termenului de două luni prevăzut la articolul 24 din acest regulament pentru depunerea unei plângeri.
- 122 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la a șaptea întrebare că articolul 24 din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretat în sensul că nu impune pasagerului care solicită să beneficieze de o despăgubire în temeiul articolului 19 din acest regulament să introducă cererea sub forma unei plângeri la operatorul de transport în termen de două luni de la data la care serviciul de transport a fost executat sau ar fi trebuit să fie executat.

Cu privire la a opta întrebare

- 123 Prin intermediul celei de a opta întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 25 din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretat în sensul că intră în competența unui organism național responsabil cu asigurarea aplicării acestui regulament desemnat de un stat membru nu numai serviciul de transport de pasageri efectuat dintr-un port situat pe teritoriul acestui stat membru, ci și un serviciu de transport de pasageri efectuat dintr-un port situat pe teritoriul unui alt stat membru care are ca destinație un port situat pe teritoriul primului stat membru atunci când acest din urmă serviciu de transport se înscrie în cadrul unui traseu dus-întors care a fost anulat în întregime.

- 124 În această privință, articolul 25 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1177/2010 prevede că fiecare stat membru numește un organism sau organisme care să răspundă de asigurarea aplicării acestui regulament în ceea ce privește serviciile de transport de pasageri și croazierele din porturile situate pe teritoriul său și serviciile de transport de pasageri dintr-o țară terță către respectivele porturi.
- 125 Rezultă de aici că, deși această dispoziție lasă să se presupună, așa cum a arătat domnul avocat general la punctul 169 din concluzii, că organismul național competent pentru un serviciu de transport de pasageri asigurat între state membre este, în principiu, cel al statului membru pe teritoriul căruia este situat portul de îmbarcare, legiuitorul Uniunii a considerat totuși că legătura care există între statul membru în care se află portul de debarcare și serviciile de transport de pasageri dintr-o țară terță era suficientă pentru a conferi organismului național al acestui din urmă stat membru competența de a-și exercita misiunea de a asigura aplicarea Regulamentului nr. 1177/2010.
- 126 Prin urmare, după cum a arătat domnul avocat general la punctul 199 din concluzii, legiuitorul Uniunii a intenționat astfel să atribuie organismului național competența de supraveghere cu caracter general potrivit unui criteriu privind proximitatea dintre teritoriul statului membru în care este situat portul de îmbarcare sau debarcare și serviciul de transport de pasageri în cauză.
- 127 Rezultă că, în cazul unui serviciu de transport de pasageri anulat, organismul național competent este, în principiu, cel al statului membru pe teritoriul căruia este situat portul de îmbarcare.
- 128 În schimb, în cazul unei călătorii dus-întors care include un serviciu de transport de pasageri pentru călătoria de dus și un serviciu de transport de pasageri pentru călătoria de întoarcere, care a fost anulat în întregime, legătura dintre serviciul de transport de pasageri pentru călătoria de întoarcere și teritoriul statului membru în care este situat portul de îmbarcare al acestui serviciu nu este mai strânsă decât cea care există între teritoriul statului membru pe teritoriul în care este situat portul de debarcare și serviciul respectiv. Astfel, după cum a arătat domnul avocat general la punctul 200 din concluzii, acest din urmă port constituie totodată, în principiu, portul de îmbarcare pentru călătoria de dus și este cel mai în măsură să asigure buna aplicare a Regulamentului nr. 1177/2010 pentru serviciile de transport de pasageri anulate.
- 129 O asemenea interpretare este confirmată de obiectivul privind asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor, așa cum s-a arătat la punctul 51 din prezenta hotărâre, întrucât permite să se evite multiplicarea de către pasager a procedurilor la organisme naționale distincte atunci când faptul generator aflat la originea anulării serviciilor de transport de pasageri, pentru călătoria de dus și pentru călătoria de întoarcere, este același.
- 130 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la a opta întrebare că articolul 25 din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretat în sensul că intră în competența unui organism național responsabil cu asigurarea aplicării acestui regulament desemnat de un stat membru nu numai serviciul de transport de pasageri efectuat dintr-un port situat pe teritoriul acestui stat membru, ci și un serviciu de transport de pasageri efectuat dintr-un port situat pe teritoriul unui alt stat membru care are ca destinație un port situat pe teritoriul primului stat membru atunci când acest din urmă serviciu de transport se înscrie în cadrul unui traseu dus-întors care a fost anulat în întregime.

Cu privire la a noua întrebare

- 131 Prin intermediul celei de a noua întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă, în cadrul aprecierii validității deciziei adoptate de un organism național responsabil cu asigurarea aplicării Regulamentului nr. 1177/2010, instanța națională trebuie să aplice articolele 16, 17, 20 și 47 din cartă, precum și principiile proporționalității, securității juridice și egalității de tratament și dacă controlul său trebuie să se limiteze la cel al erorii vădite.
- 132 În această privință, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, în cadrul cooperării dintre Curte și instanțele naționale, necesitatea de a ajunge la o interpretare a dreptului Uniunii care să fie utilă instanței naționale presupune ca aceasta să respecte cu strictețe cerințele privind conținutul unei cereri de decizie preliminară, care figurează explicit la articolul 94 din Regulamentul de procedură al Curții (Hotărârea din 19 aprilie 2018, *Conorzio Italian Management și Catania Multiservizi*, C-152/17, EU:C:2018:264, punctul 21, precum și jurisprudența citată).
- 133 Astfel, este în special indispensabil, după cum se arată la articolul 94 litera (c) din Regulamentul de procedură, ca decizia de trimitere să conțină atât o expunere a motivelor care au condus instanța de trimitere să reflecteze asupra interpretării sau a validității anumitor dispoziții ale dreptului Uniunii, cât și legătura pe care o stabilește între aceste dispoziții și legislația națională aplicabilă litigiului principal (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 aprilie 2018, *Conorzio Italian Management și Catania Multiservizi*, C-152/17, EU:C:2018:264, punctul 22, precum și jurisprudența citată).
- 134 Trebuie să se sublinieze de asemenea că informațiile cuprinse în deciziile de trimitere sunt destinate nu numai să permită Curții să furnizeze răspunsuri utile, ci și să ofere guvernelor statelor membre și celorlalte persoane interesate posibilitatea de a prezenta observații, conform articolului 23 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene. Revine Curții obligația de a veghea ca această posibilitate să fie salvagardată, ținând cont de faptul că, în temeiul dispoziției menționate, numai deciziile de trimitere sunt notificate persoanelor interesate (Hotărârea din 13 iulie 2017, *Szoja*, C-89/16, EU:C:2017:538, punctul 49).
- 135 În speță trebuie să se constate că niciunul dintre cele două aspecte pe care le cuprinde a noua întrebare, referitoare, primul, la dispozițiile și la principiile dreptului Uniunii pe care instanța națională trebuie să le aplice și, al doilea, la întinderea controlului jurisdicțional care trebuie efectuat de aceasta din urmă, nu îndeplinește în mod vădit cerințele menționate.
- 136 Astfel, în ceea ce privește primul aspect, instanța de trimitere nu expune motivele specifice care au determinat-o să adreseze această întrebare în raport cu celelalte întrebări adresate, așa încât Curtea nu este în măsură să ofere un răspuns util cu privire la acest aspect.
- 137 De asemenea, în ceea ce privește al doilea aspect, având în vedere că nu explică în ce constă criteriul întemeiat pe caracterul rezonabil pe care intenționează să îl aplice în cadrul aprecierii sale cu privire la validitatea deciziei organismului național responsabil cu asigurarea aplicării Regulamentului nr. 1177/2010, instanța de trimitere plasează Curtea în imposibilitatea de a-i furniza un răspuns util.
- 138 Ținând seama de ceea ce precedă, Curtea nu este în măsură să ofere un răspuns util la a noua întrebare. Prin urmare, trebuie să se considere că această întrebare este inadmisibilă.

Cu privire la a zecea întrebare

- 139 Prin intermediul celei de a zecea întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolele 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 sunt nevalide întrucât nu ar fi conforme nici cu principiile egalității de tratament, proporționalității și securității juridice, nici cu articolele 16, 17 și 20 din cartă.
- 140 În primul rând, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolele 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 sunt nevalide în raport cu principiul egalității de tratament și cu articolul 20 din cartă.
- 141 Irish Ferries susține în general că acest regulament încalcă principiul egalității de tratament și articolul 20 din cartă prin impunerea unui ansamblu de obligații operatorilor de transport maritim cărora nu le sunt supuși operatorii de transport aerian și operatorii de transport feroviar de pasageri, deși toți acești operatori de transport se află într-o situație comparabilă. În această privință, Irish Ferries subliniază în special că, în timp ce operatorul de transport aerian poate, în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, să evite plata compensației atunci când informează pasagerul despre această anulare cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută, o asemenea posibilitate nu reiese din Regulamentul nr. 1177/2010 pentru operatorul de transport maritim.
- 142 Potrivit unei jurisprudențe constante, principiul egalității de tratament impune ca situații comparabile să nu fie tratate în mod diferit și ca situații diferite să nu fie tratate în același mod, cu excepția cazului în care un astfel de tratament este justificat în mod obiectiv (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 95, precum și Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 48).
- 143 Reiese, mai întâi, dintr-o jurisprudență constantă că situația întreprinderilor care acționează în sectorul de activitate al diferitor modalități de transport nu este comparabilă întrucât, date fiind modalitățile lor de funcționare, condițiile de accesibilitate și repartizarea rețelelor lor, aceste diferite modalități de transport nu sunt, în ceea ce privește condițiile lor de utilizare, interschimbabile. În aceste împrejurări, legiuitorul Uniunii a putut să instituie norme care prevăd un nivel de protecție a consumatorului diferit în funcție de sectorul de transport vizat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 96, precum și Hotărârea din 26 septembrie 2013, ÖBB-Personenverkehr, C-509/11, EU:C:2013:613, punctul 47 și jurisprudența citată).
- 144 În continuare, este necesar să se constate că, în materie de transport maritim, pasagerii victime ale unei anulări sau ale unei întârzieri îndelungate se află într-o situație diferită de cea pe care o cunosc pasagerii altor mijloace de transport. Astfel, ca urmare a localizării porturilor și a numărului restrâns de rute asigurate, a căror frecvență poate varia și în funcție de sezoane, inconvenientele suferite de pasageri în momentul apariției unor asemenea incidente nu sunt comparabile.
- 145 În sfârșit, deși considerentul (1) al Regulamentului nr. 1177/2010 urmărește, este adevărat, să asigure un nivel de protecție pentru pasagerii maritimi care să fie comparabil cu cel asigurat de alte moduri de transport, legiuitorul Uniunii nu a intenționat, contrar celor susținute de Irish Ferries, să considere că diferitele moduri de transport erau ele însele comparabile și nici măcar să asigure un nivel de protecție identic pentru fiecare mod de transport.

- 146 Prin urmare, cauzele de exonerare de răspundere prevăzute de reglementarea Uniunii aplicabilă altor moduri de transport de pasageri decât transportul maritim, cum este cea prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 pentru transportul aerian de pasageri, nu pot fi luate în considerare în cadrul examinării comparabilității situațiilor.
- 147 În consecință, articolele 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 nu încalcă nici principiul egalității de tratament, nici articolul 20 din cartă.
- 148 În al doilea rând, astfel cum reiese din decizia de trimitere, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolele 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 sunt conforme cu principiul proporționalității.
- 149 În această privință, Irish Ferries susține în esență că obligațiile care revin operatorilor de transport maritim de pasageri în temeiul articolelor 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 în cazul anulării unui serviciu de transport impun acestor operatori de transport sarcini financiare considerabile, care sunt total disproporționate în raport cu obiectivul urmărit de acest regulament. Mai precis, ar fi disproporționat, pe de o parte, să se impună operatorului de transport plata unei despăgubiri în temeiul articolului 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 atunci când acest operator de transport a informat pasagerul cu privire la anularea unui serviciu de transport cu respectarea unui preaviz de mai multe săptămâni. Pe de altă parte, ar fi de asemenea disproporționat să se permită unui pasager al cărui serviciu de transport a fost anulat să poată cumula o redirectionare către destinația finală în temeiul articolului 18 din acest regulament cu o despăgubire în temeiul articolului 19 din regulamentul menționat.
- 150 Trebuie amintit, cu titlu introductiv, că principiul proporționalității, care face parte dintre principiile generale ale dreptului Uniunii, impune ca mijloacele puse în aplicare printr-o dispoziție a dreptului Uniunii să fie apte să realizeze obiectivul urmărit și să nu depășească ceea ce este necesar pentru atingerea acestuia (Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 79).
- 151 În ceea ce privește controlul jurisdicțional al condițiilor menționate la punctul anterior, Curtea a recunoscut legiuitorului Uniunii o putere largă de apreciere în domenii care implică luarea de către acesta a unor decizii de natură politică, economică și socială și în care trebuie să efectueze aprecieri complexe. Prin urmare, numai caracterul vădit inadecvat al unei măsuri adoptate în aceste domenii în raport cu obiectivul pe care instituția competentă urmărește să îl atingă poate afecta legalitatea unei asemenea măsuri. Aceasta este situația în special în materia politicii comune în domeniul transporturilor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 80).
- 152 După cum s-a amintit la punctul 51 din prezenta hotărâre, obiectivul urmărit de legiuitorul Uniunii este, în conformitate cu considerentele (1), (2), (13) și (14) ale Regulamentului nr. 1177/2010, asigurarea unui înalt nivel de protecție pentru pasagerii victime ale unor inconveniente grave cauzate de anularea sau întârzierea îndelungată care afectează serviciul lor de transport. În acest scop, legiuitorul Uniunii a prevăzut, la articolele 18 și 19 din acest regulament, remedierea, în mod standardizat și imediat, a unora dintre inconveniente cauzate pasagerilor aflați în astfel de situații.
- 153 Revine Curții sarcina de a aprecia dacă măsurile adoptate de legiuitorul Uniunii sunt vădit inadecvate în raport cu obiectivul Regulamentului nr. 1177/2010 referitor la consolidarea protecției pasagerilor și a cărui legitimitate nu este contestată în sine.

- 154 În această privință trebuie arătat de la bun început că măsurile prevăzute la articolele 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 sunt prin ele însele de natură să remedieze imediat unele dintre inconvenientele suferite de pasageri în cazul anulării unui serviciu de transport și permit în acest mod asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor, urmărit de acest regulament.
- 155 În acest sens, măsurile prevăzute la articolul 18 din regulamentul menționat urmăresc să confere pasagerului posibilitatea de a alege între a ajunge la destinația finală, astfel cum este prevăzut în contractul de transport, în cadrul unei redirectionări fără costuri suplimentare în condiții comparabile și cu prima ocazie posibilă sau să renunțe la transport, solicitând rambursarea prețului biletului, însoțită, dacă este cazul, de o întoarcere gratuită la punctul inițial de plecare cu prima ocazie posibilă, astfel cum este prevăzut în contractul de transport.
- 156 Referitor la despăgubirea prevăzută la articolul 19 din Regulamentul nr. 1177/2010, trebuie să se arate că aceasta variază, ca principiu și în ceea ce privește cuantumul său în funcție de durata întârzierii la sosirea la destinația finală astfel cum este prevăzut în contractul de transport, în raport cu durata serviciului de transport. Dat fiind că pasagerul, ca urmare a anulării serviciului său de transport, optează pentru o redirectionare către destinația sa finală, redirectionare care, ținând seama de particularitățile sectorului transportului maritim, îl poate determina să aibă o întârziere îndelungată la destinația finală din cauza așteptării serviciului de transport alternativ sau a necesității de a se imbarca sau de a debarca în porturi diferite de cele prevăzute inițial, aceste criterii reținute pentru a determina dreptul pasagerilor la beneficiul acestei despăgubiri nu sunt, așadar, străine de cerința proporționalității.
- 157 Pe de altă parte, faptul că calculul despăgubirii prevăzute la articolul 19 din acest regulament se întemeiază pe prețul biletului plătit efectiv de pasager presupune în sine că legiuitorul Uniunii a reținut o abordare proporțională prin care se urmărește repararea consecințelor prejudiciabile provocate de întârzierea sau de anularea pe care regulamentul menționat urmărește să le remedieze.
- 158 Deși Irish Ferries susține că măsurile de despăgubire prevăzute la articolul 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 riscă să aibă consecințe importante asupra sarcinilor financiare ale operatorilor de transport și nu sunt adecvate, trebuie să se constate că Curtea a statuat deja, în domeniul transportului aerian de pasageri, că asemenea consecințe nu pot fi considerate disproporționate în raport cu obiectivul unei înalte protecții a pasagerilor. Astfel, importanța pe care o are obiectivul de protecție a consumatorilor, inclusiv a pasagerilor maritimi, poate justifica consecințe economice negative, chiar considerabile, pentru anumiți operatori economici (a se vedea prin analogie Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punctele 47 și 48).
- 159 Trebuie arătat totodată că obligațiile îndeplinite în temeiul Regulamentului nr. 1177/2010 nu aduc atingere dreptului operatorilor de transport maritim de a pretinde despăgubiri de la orice persoană, inclusiv de la terți, în conformitate cu dreptul național, aspect a cărui verificare este de competența instanței de trimitere. O astfel de reparație este, așadar, susceptibilă să atenueze sau chiar să înlăture sarcina financiară suportată de operatorii de transport respectivi ca urmare a acestor obligații. În plus, nu este nerezonabil ca aceste obligații să fie, sub rezerva dreptului la despăgubiri menționat mai sus, suportate de la bun început de operatorii de transport maritim cu care pasagerii în cauză au încheiat un contract de transport ce le conferă dreptul la un serviciu de transport care nu ar trebui nici anulat, nici întârziat.

- 160 În sfârșit, în ceea ce privește despăgubirea prevăzută la articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1177/2010, este necesar să se arate că, în conformitate cu articolul 20 alineatul (4) din acest regulament, operatorii de transport pot fi exonerati de plata acestei despăgubiri dacă dovedesc că anularea sau întârzierea este generată de circumstanțe extraordinare care nu ar fi putut fi evitate chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile. Ținând seama de existența unei astfel de cauze de exonerare și de condițiile restrictive ale punerii în aplicare a acestei obligații de despăgubire de care sunt ținuti operatorii de transport maritimi, obligația menționată nu pare vădit inadecvată în raport cu obiectivul urmărit.
- 161 Din considerațiile care precedă rezultă că articolele 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 nu sunt nevalide ca urmare a încălcării principiului proporționalității.
- 162 În al treilea rând, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolele 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 sunt conforme cu principiul securității juridice.
- 163 În această privință, instanța de trimitere ridică problema argumentației prezentate în fața sa de Irish Ferries potrivit căreia, pe de o parte, articolele 18 și 19 din acest regulament încalcă principiul securității juridice prin impunerea unor obligații împovărătoare în sarcina operatorilor de transport în lipsa unui temei juridic clar și, pe de altă parte, articolul 19 alineatul (1) din regulamentul menționat încalcă în special acest principiu prin faptul că impune operatorilor de transport să plătească o despăgubire egală cu un procent din prețul biletului fără a defini această din urmă noțiune.
- 164 Trebuie amintit de la bun început că principiul securității juridice constituie un principiu fundamental de drept al Uniunii care impune în special ca o reglementare să fie clară și precisă pentru ca justițiabilii să își poată cunoaște fără ambiguitate drepturile și obligațiile și să ia decizii în consecință (Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 68, precum și jurisprudența citată).
- 165 În speță, în ceea ce privește, *primo*, afirmația generală a Irish Ferries potrivit căreia Regulamentul nr. 1177/2010 ar încălca principiul securității juridice prin impunerea unor obligații prea împovărătoare operatorilor de transport în lipsa unui temei juridic clar în acest regulament, aceasta trebuie, astfel cum a arătat domnul avocat general la punctul 223 din concluzii, să fie înlăturată în conformitate cu jurisprudența citată la punctele 132-134 din prezenta hotărâre, în măsura în care, prin caracterul său vag și general, nu permite Curții să răspundă în mod util în această privință.
- 166 *Secundo*, în ceea ce privește afirmația referitoare la caracterul imprecis al noțiunii de „preț al biletului” care figurează la articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1177/2010, este, desigur, adevărat că noțiunea de preț al biletului pe care se întemeiază calculul despăgubirii prevăzute la articolul 19 din acest regulament nu este definită nici la alineatul (1) al acestui articol, nici la articolul 3 din regulamentul menționat.
- 167 Cu toate acestea, trebuie să se arate că această noțiune cu caracter general are vocația de a se aplica unui număr nedefinit de situații, care nu pot fi avute în vedere în avans, iar nu unor bilete precise ale căror componente pot fi detaliate în prealabil într-un act normativ de drept al Uniunii. Trebuie să se arate de asemenea că legiuitorul Uniunii a intenționat să precizeze, la articolul 19 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1177/2010, că despăgubirea datorată de operatorul de transport se calculează „în funcție de prețul pe care călătorul l-a plătit efectiv pentru serviciul de transport de pasageri”, astfel încât trebuie să se rețină că noțiunea menționată nu poate fi

considerată insuficient de precisă. În această privință, faptul că ea a făcut obiectul unei interpretări a Curții, așa cum a fost expusă la punctele 95-98 din prezenta hotărâre, nu poate fi suficient pentru a stabili existența unei atingeri aduse principiului securității juridice, întrucât aceasta ar conduce, după cum a arătat domnul avocat general la punctul 224 din concluzii, la înlăturarea oricărei alte metode de interpretare decât interpretarea literală a unei dispoziții cu aplicabilitate generală.

- 168 Prin urmare, este necesar să se considere că articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1177/2010 nu încalcă principiul general al securității juridice prin faptul că se referă la noțiunea de preț al biletului fără a defini această noțiune.
- 169 În al patrulea rând, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolele 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 sunt conforme cu articolele 16 și 17 din cartă, care garantează libertatea de a desfășura o activitate comercială și, respectiv, dreptul de proprietate al operatorilor de transport maritim.
- 170 În această privință trebuie arătat, mai întâi, că libertatea de a desfășura o activitate comercială și dreptul de proprietate nu reprezintă prerogative absolute, ci trebuie luate în considerare în raport cu funcția lor în societate (Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 60).
- 171 În continuare, articolul 52 alineatul (1) din cartă admite că pot fi impuse restrângeri ale exercitării drepturilor și libertăților consacrate de aceasta în cazul în care restrângerile menționate sunt prevăzute de lege și respectă substanța acestor drepturi și libertăți și, cu respectarea principiului proporționalității, sunt necesare și răspund efectiv obiectivelor de interes general recunoscute de Uniune sau necesității protejării drepturilor și libertăților celorlalți.
- 172 În sfârșit, atunci când mai multe drepturi protejate prin ordinea juridică a Uniunii sunt în conflict, această apreciere trebuie să se efectueze cu respectarea concilierii necesare între exigențele referitoare la protecția acestor diferite drepturi și a justului echilibru dintre ele (Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 62).
- 173 În speță, deși instanța de trimitere se referă la articolele 16 și 17 din cartă, trebuie să se țină seama și de articolul 38 din aceasta, care, la fel ca articolul 169 TFUE, urmărește să asigure în politicile Uniunii un nivel ridicat de protecție a consumatorilor, inclusiv a pasagerilor maritimi. Astfel, după cum s-a amintit la punctul 51 din prezenta hotărâre, protecția pasagerilor figurează printre principalele obiective ale Regulamentului nr. 1177/2010.
- 174 Or, din cuprinsul punctelor 150-161 din prezenta hotărâre, referitoare la principiul proporționalității, rezultă că articolele 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie considerate conforme cu cerința de a concilia diferitele drepturi fundamentale existente și de a stabili un just echilibru între acestea.
- 175 Rezultă că dispozițiile menționate nu încalcă articolele 16 și 17 din cartă.
- 176 Având în vedere cele de mai sus, trebuie să se constate că examinarea celei de a zecea întrebări nu a evidențiat niciun element de natură să afecteze validitatea articolelor 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 177 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a patra) declară:

- 1) Regulamentul (UE) nr. 1177/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 trebuie interpretat în sensul că este aplicabil în cazul în care un operator de transport anulează un serviciu de transport de pasageri cu respectarea unui preaviz de mai multe săptămâni înainte de plecarea prevăzută inițial, pentru motivul că nava care trebuia să asigure acest serviciu a făcut obiectul unei întârzieri la livrare și nu a putut fi înlocuită.**
- 2) Articolul 18 din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretat în sensul că, atunci când un serviciu de transport de pasageri este anulat și nu există niciun serviciu de transport alternativ pe aceeași rută, operatorul de transport este obligat să propună pasagerului, în temeiul dreptului acestuia din urmă la o redirectionare în condiții comparabile și cu prima ocazie posibilă către destinația finală prevăzută de dispoziția menționată, un serviciu de transport alternativ care folosește un traseu diferit de cel al serviciului maritim anulat sau un serviciu de transport maritim combinat cu alte moduri de transport, precum transportul rutier sau feroviar, și este obligat să suporte eventualele costuri suplimentare angajate de pasager în cadrul acestei redirectionări către destinația finală.**
- 3) Articolele 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretate în sensul că, atunci când un operator de transport anulează un serviciu de transport de pasageri cu respectarea unui preaviz de mai multe săptămâni înainte de plecarea prevăzută inițial, pasagerul are un drept la despăgubiri în temeiul articolului 19 din acest regulament atunci când decide, în conformitate cu articolul 18 din regulamentul menționat, să fie redirectionat cu prima ocazie posibilă sau să își amâne călătoria pentru o dată ulterioară și ajunge la destinația finală prevăzută inițial cu o întârziere mai mare decât pragurile stabilite la articolul 19 din același regulament. În schimb, atunci când un pasager decide să îi fie rambursat prețul biletului, el nu are un astfel de drept la despăgubiri în temeiul acestui articol.**
- 4) Articolul 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretat în sensul că noțiunea de „preț al biletului” care figurează la acest articol include costurile aferente prestațiilor opționale suplimentare alese de pasager, precum rezervarea unei cabine sau a unei cuști pentru câini ori accesul la spații de recepție exclusive.**
- 5) Articolul 20 alineatul (4) din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretat în sensul că livrarea cu întârziere a unei nave de transport de pasageri, care a determinat anularea tuturor curselor care trebuiau efectuate de această navă în cadrul unei noi rute maritime, nu intră sub incidența noțiunii de „circumstanțe extraordinare” în sensul dispoziției menționate.**

- 6) **Articolul 24 din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretat în sensul că nu impune pasagerului care solicită să beneficieze de o despăgubire în temeiul articolului 19 din acest regulament să introducă cererea sub forma unei plângeri la operatorul de transport în termen de două luni de la data la care serviciul de transport a fost executat sau ar fi trebuit să fie executat.**
- 7) **Articolul 25 din Regulamentul nr. 1177/2010 trebuie interpretat în sensul că intră în competența unui organism național responsabil cu asigurarea aplicării acestui regulament desemnat de un stat membru nu numai serviciul de transport de pasageri efectuat dintr-un port situat pe teritoriul acestui stat membru, ci și un serviciu de transport de pasageri efectuat dintr-un port situat pe teritoriul unui alt stat membru care are ca destinație un port situat pe teritoriul primului stat membru atunci când acest din urmă serviciu de transport se înscrie în cadrul unui traseu dus-întors care a fost anulat în întregime.**
- 8) **Examinarea celei de a zecea întrebări nu a evidențiat niciun element de natură să afecteze validitatea articolelor 18 și 19 din Regulamentul nr. 1177/2010.**

Semnături