Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
MACIEJ SZPUNAR
της 4ης Μαρτίου 2021 [1]

Υπόθεση C-570/19

Irish Ferries Ltd
κατά
National Transport Authority

[αίτηση του High Court (ανώτερο δικαστήριο, Ιρλανδία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΕ) 1177/2010 – Ακύρωση – Προειδοποίηση πριν από την αρχικώς προγραμματισμένη ημερομηνία αναχώρησης, εξαιτίας της καθυστερημένης παράδοσης ενός νέου πλοίου στον μεταφορέα – Συνέπειες»

I. Εισαγωγή

1. Καίτοι ο κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 [2], ο οποίος ρυθμίζει τα δικαιώματα των επιβατών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, έχει αποτελέσει αντικείμενο πλούσιας νομολογίας του Δικαστηρίου, δεν ισχύει, ωστόσο, το ίδιο για τα νομοθετήματα της Ένωσης που διέπουν τα δικαιώματα των επιβατών στον τομέα των σιδηροδρομικών [3], οδικών [4] ή ακόμη –όπως εν προκειμένω– των θαλάσσιων μεταφορών [5]. Η παρούσα προδικαστική παραπομπή είναι η πρώτη στο πλαίσιο της οποίας εθνικό δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να ερμηνεύσει τις διατάξεις του κανονισμού 1177/2010.

2. Η υπό κρίση αίτηση προέκυψε στο πλαίσιο ένδικης διαδικασίας μεταξύ της Irish Ferries Ltd, θαλάσσιου μεταφορέα, και της National Transport Authority (Εθνικής Αρχής Μεταφορών, Ιρλανδία, στο εξής: ΕΑΜ), η οποία αποτελεί τον εθνικό φορέα που είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού 1177/2010, και αφορά την ακύρωση όλων των

[1] Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

[2] Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

[3] Βλ. κανονισμό (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών (ΕΕ 2007, L 315, σ. 14).

[4] Βλ. κανονισμό (ΕΚ) 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 2006/2004 (ΕΕ 2011, L 55, σ. 1).

[5] Βλ. κανονισμό (ΕΕ) 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2010, για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 2006/2004 (ΕΕ 2010, L 334, σ. 1).

δρομολογίων που έπρεπε να εκτελέσει ένα από τα πλοία του μεταφορέα αυτού μεταξύ της Ιρλανδίας και της Γαλλίας κατά τη διάρκεια του 2018 και που θα εξυπηρετούσαν περισσότερους από 20 000 επιβάτες.

3. Με τα δέκα προδικαστικά ερωτήματα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να αποφανθεί επί της ερμηνείας διαφόρων διατάξεων του κανονισμού 1177/2010, καθώς και επί του κύρους του εν λόγω κανονισμού. Στο πλαίσιο αυτών των προδικαστικών ερωτημάτων εγείρονται πολλά ζητήματα που άπτονται του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Στο μέτρο που απαιτήθηκαν δεκαπέντε έτη νομολογιακών εξελίξεων για να δοθούν απαντήσεις σε αντίστοιχα ζητήματα στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, είναι πιθανόν οι απαντήσεις του Δικαστηρίου στα υπό κρίση προδικαστικά ερωτήματα να αποτελέσουν το αντικείμενο διευκρινίσεων στο μέλλον.

4. Στις παρούσες προτάσεις, στο πλαίσιο των αναφορών μου σε αυτές τις νομολογιακές εξελίξεις θα εξετάσω εάν και κατά πόσον οι νομολογιακές αυτές εξελίξεις μπορούν να ισχύσουν κατ' αναλογία στις θαλάσσιες μεταφορές.

II. Το νομικό πλαίσιο

A. Το δίκαιο της Ένωσης

5. Το άρθρο 1 του κανονισμού 1177/2010, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αντικείμενο», διακηρύσσει ότι θεσπίζει κανόνες στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές σχετικά, μεταξύ άλλων, με τα δικαιώματα των επιβατών σε περιπτώσεις ματαίωσης ή καθυστέρησης και τη διεκπεραίωση παραπόνων.

6. Κατά το άρθρο 2 του κανονισμού αυτού, το οποίο επιγράφεται «Πεδίο εφαρμογής»:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε επιβάτες που ταξιδεύουν:

α) με υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, όταν ο λιμένας επιβίβασης ευρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους·

β) με υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, όταν ο λιμένας επιβίβασης ευρίσκεται εκτός του εδάφους κράτους μέλους και ο λιμένας αποβίβασης ευρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους, εφόσον η υπηρεσία εκτελείται από μεταφορέα της Ένωσης όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ε)·

γ) με κρουαζιέρα, όταν ο λιμένας επιβίβασης ευρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους. Ωστόσο, το άρθρο 16 παράγραφος 2, τα άρθρα 18 και 19 και το άρθρο 20 παράγραφοι 1 και 4 δεν εφαρμόζονται στους επιβάτες αυτούς.

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται όσον αφορά τους επιβάτες που ταξιδεύουν:

α) με πλοία πιστοποιημένα να μεταφέρουν έως 12 επιβάτες·

β) με πλοία που έχουν πλήρωμα υπεύθυνο για τη λειτουργία του πλοίου μέχρι τρία άτομα ή όταν η απόσταση της συνολικής υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών είναι μικρότερη από 500 μέτρα, σε απλή μετάβαση·

γ) σε εκδρομές περιήγησης και ξενάγησης εκτός από κρουαζιέρες· ή

δ) σε πλοία που δεν προωθούνται με μηχανικά μέσα, καθώς και σε πρωτότυπα και μεμονωμένα ομοιώματα ιστορικών επιβατηγών πλοίων που σχεδιάστηκαν πριν από το 1965, που κατασκευάστηκαν κυρίως με τα πρωτότυπα υλικά και είναι πιστοποιημένα να μεταφέρουν έως 36 επιβάτες.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν, για δύο χρόνια από τις 18 Δεκεμβρίου 2012, να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τα ποντοπόρα πλοία χωρητικότητας κάτω των 300 μεικτών τόνων που εκτελούν ενδομεταφορές, εφόσον τα δικαιώματα των επιβατών δυνάμει του παρόντος κανονισμού διασφαλίζονται επαρκώς από το εθνικό δίκαιο.

4. Τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών που καλύπτονται από υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας ή ολοκληρωμένες υπηρεσίες, εφόσον τα δικαιώματα των επιβατών δυνάμει του παρόντος κανονισμού διασφαλίζονται με συγκρίσιμο τρόπο από το εθνικό δίκαιο.

[…]»

7. Το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

[…]

στ) “υπηρεσία μεταφοράς επιβατών” εμπορική υπηρεσία μεταφοράς επιβατών διά θαλάσσης ή μέσω εσωτερικών πλωτών οδών σύμφωνα με δημοσιευμένο πρόγραμμα δρομολογίων,

[…]

ιγ) “σύμβαση μεταφοράς” η σύμβαση μεταφοράς μεταξύ του μεταφορέα και του επιβάτη, για την παροχή μιας ή περισσότερων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ή κρουαζιερών,

ιδ) “εισιτήριο” έγκυρο έγγραφο ή άλλο τεκμήριο σύμβασης μεταφοράς».

8. Το άρθρο 18 του ίδιου κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Μεταφορά με άλλο δρομολόγιο και επιστροφή χρημάτων σε περίπτωση ματαίωσης ή καθυστέρησης αναχωρήσεων» και περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο ΙΙΙ που φέρει τον τίτλο «Υποχρεώσεις των μεταφορέων και των φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών σε περίπτωση διακοπής του ταξιδιού», ορίζει τα εξής:

«1. Όταν ο μεταφορέας αναμένει ευλόγως ότι μια υπηρεσία μεταφοράς επιβατών θα ματαιωθεί ή θα καθυστερήσει να αναχωρήσει από λιμενικό τερματικό σταθμό για πάνω από 90 λεπτά, προσφέρει αμέσως στον επιβάτη την επιλογή μεταξύ:

α) μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο προς τον τελικό προορισμό, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, όπως ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς, το ταχύτερο δυνατόν και χωρίς επιπλέον κόστος·

β) επιστροφής της τιμής του εισιτηρίου και, εάν συντρέχει περίπτωση, δωρεάν υπηρεσίας επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησης, όπως ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς, το ταχύτερο δυνατόν.

2. Όταν μια υπηρεσία μεταφοράς επιβατών ακυρώνεται ή καθυστερεί να αναχωρήσει από λιμένα για πάνω από 90 λεπτά, οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα ανάλογης μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο ή επιστροφής της τιμής του εισιτηρίου εκ μέρους του μεταφορέα.

3. Η επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου που προβλέπεται στην παράγραφο 1 στοιχείο β) και παράγραφο 2 γίνεται εντός επτά ημερών, σε μετρητά, με ηλεκτρονικό τραπεζικό έμβασμα, με τραπεζική εντολή ή επιταγή, στην τιμή που αγοράστηκε, για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν και για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που ήδη πραγματοποιήθηκαν, εφόσον το ταξίδι δεν εξυπηρετεί πλέον κανέναν σκοπό σε σχέση με το αρχικό ταξιδιωτικό σχέδιο του επιβάτη. Εφόσον συμφωνήσει ο επιβάτης, η επιστροφή του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου μπορεί να καταβληθεί σε δελτία (κουπόνια) και/ή άλλες υπηρεσίες αξίας ισοδύναμης προς την τιμή αγοράς του εισιτηρίου, υπό την προϋπόθεση ότι οι όροι παρέχουν ευελιξία, ιδίως όσον αφορά την περίοδο ισχύος και τον προορισμό.»

9. Το άρθρο 19 του κανονισμού 1177/2010, με τίτλο «Αποζημίωση επί της τιμής του εισιτηρίου σε περίπτωση καθυστέρησης στην άφιξη», ορίζει τα εξής:

«1. Χωρίς απώλεια του δικαιώματος μεταφοράς, οι επιβάτες μπορούν να ζητήσουν αποζημίωση από τον μεταφορέα, εάν αντιμετωπίζουν καθυστέρηση κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό βάσει της σύμβασης μεταφοράς. Το ελάχιστο επίπεδο αποζημίωσης είναι 25 % του κομίστρου για καθυστέρηση τουλάχιστον:

α) μιας ώρας σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής μέχρι και τεσσάρων ωρών·

β) δύο ωρών σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των τεσσάρων, αλλά όχι άνω των οκτώ ωρών·

γ) τριών ωρών, σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των οκτώ, αλλά όχι άνω των 24 ωρών· ή

δ) έξι ωρών, σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των 24 ωρών.

Εάν η καθυστέρηση υπερβαίνει το διπλάσιο του χρόνου που αναφέρεται στα στοιχεία α) έως δ), η αποζημίωση ανέρχεται στο 50 % της τιμής του εισιτηρίου.

2. Οι επιβάτες που είναι κάτοχοι ταξιδιωτικής κάρτας ή εισιτηρίου απεριόριστων διαδρομών και αντιμετωπίζουν διαδοχικές καθυστερήσεις στην άφιξη κατά τη διάρκεια ισχύος της κάρτας ή του εισιτηρίου, μπορούν να ζητούν ανάλογη αποζημίωση, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του μεταφορέα περί παροχής αποζημιώσεων. Οι ρυθμίσεις αυτές καθορίζουν τα κριτήρια βάσει των οποίων προσδιορίζεται η καθυστέρηση στην άφιξη και υπολογίζεται η αποζημίωση.

3. Η αποζημίωση υπολογίζεται σε σχέση με την τιμή η οποία όντως καταβλήθηκε από τον επιβάτη για την καθυστερημένη υπηρεσία μεταφοράς του.

4. Όταν η μεταφορά αφορά ταξίδι με επιστροφή, η αποζημίωση για την καθυστέρηση στην άφιξη προς οποιαδήποτε κατεύθυνση υπολογίζεται με βάση το ήμισυ της καταβληθείσας τιμής εισιτηρίου για τη συγκεκριμένη υπηρεσία μεταφοράς επιβατών.

5. Η αποζημίωση καταβάλλεται εντός ενός μηνός από την υποβολή της αίτησης αποζημίωσης. Η αποζημίωση μπορεί να καταβληθεί σε δελτία (κουπόνια) ή/και άλλες υπηρεσίες, υπό την προϋπόθεση ότι οι όροι παρέχουν ευελιξία, ιδίως όσον αφορά την περίοδο ισχύος και τον προορισμό. Η αποζημίωση καταβάλλεται σε χρήμα κατόπιν αιτήματος του επιβάτη.

6. Η αποζημίωση επί της τιμής του εισιτηρίου δεν μειώνεται με τη χρέωση εξόδων συναλλαγής, όπως τέλη, τηλεφωνικά έξοδα ή γραμματόσημα. Οι μεταφορείς δύνανται να ορίσουν το ελάχιστο χρηματικό όριο κάτω του οποίου δεν καταβάλλεται αποζημίωση. Το όριο αυτό δεν υπερβαίνει τα έξι [ευρώ].»

10. Το άρθρο 20 του κανονισμού αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Εξαιρέσεις», ορίζει τα εξής:

«1. Τα άρθρα 17, 18 και 19 δεν εφαρμόζονται για τους επιβάτες με ανοικτά εισιτήρια, εφόσον δεν προσδιορίζεται η ώρα αναχώρησης, εκτός των επιβατών που διαθέτουν ταξιδιωτική κάρτα ή εισιτήριο πολλαπλών διαδρομών.

2. Τα άρθρα 17 και 19 δεν εφαρμόζονται όταν ο επιβάτης έχει ενημερωθεί για τη ματαίωση ή την καθυστέρηση πριν από την αγορά του εισιτηρίου ή όταν ο επιβάτης είναι υπαίτιος για τη ματαίωση ή την καθυστέρηση.

3. Το άρθρο 17 παράγραφος 2 δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που ο μεταφορέας αποδεικνύει ότι η ματαίωση ή η καθυστέρηση οφείλεται σε καιρικές συνθήκες οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

4. Το άρθρο 19 δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που ο μεταφορέας αποδεικνύει ότι η ματαίωση ή η καθυστέρηση οφείλεται σε καιρικές συνθήκες οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία του πλοίου ή σε έκτακτες περιστάσεις που εμποδίζουν την εκτέλεση της υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών οι οποίες δεν θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί ακόμη και αν είχε ληφθεί κάθε εύλογο μέτρο.»

11. Το άρθρο 24 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Παράπονα» και περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο IV, με τίτλο «Γενικοί κανόνες για την ενημέρωση και την υποβολή παραπόνων», ορίζει τα εξής:

«1. Οι μεταφορείς και οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών διαμορφώνουν ή διαθέτουν ήδη προσβάσιμο μηχανισμό διεκπεραίωσης των παραπόνων σχετικά με δικαιώματα και υποχρεώσεις που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.

2. Εάν ένας επιβάτης που καλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό θέλει να υποβάλει ένα παράπονο στον μεταφορέα ή στον φορέα εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού, το πράττει εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία παρασχέθηκε ή θα έπρεπε να έχει παρασχεθεί η υπηρεσία. Εντός ενός μήνα από την παραλαβή του παραπόνου, ο μεταφορέας ή ο φορέας εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού ενημερώνει τον επιβάτη ότι η καταγγελία του ήταν βάσιμη, ότι απορρίφθηκε ή ότι εξετάζεται ακόμη. Ο χρόνος για την παροχή της τελικής απάντησης δεν υπερβαίνει τους δύο μήνες από την ημερομηνία παραλαβής του παραπόνου.»

12. Το άρθρο 25 του κανονισμού 1177/2010, το οποίο φέρει τον τίτλο «Εθνικοί φορείς επιβολής της νομοθεσίας» και περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο V, με τίτλο «Επιβολή της νομοθεσίας και εθνικοί φορείς επιβολής της νομοθεσίας», ορίζει τα εξής:

«1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει έναν ή περισσότερους νέους ή υφιστάμενους φορείς υπεύθυνους για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού όσον αφορά υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και κρουαζιέρες από τους λιμένες που βρίσκονται στο έδαφός του και υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών από τρίτες χώρες προς τους λιμένες αυτούς. Κάθε φορέας λαμβάνει όλα τα μέτρα που είναι αναγκαία για να διασφαλιστεί η συμμόρφωση προς τον παρόντα κανονισμό.

Κάθε φορέας διαθέτει ανεξαρτησία, όσον αφορά τα θέματα οργάνωσής του, χρηματοδότησης, νομικής διάρθρωσης και λήψης των αποφάσεών του, έναντι εμπορικών συμφερόντων.

2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τον οριζόμενο σύμφωνα με το παρόν άρθρο φορέα ή φορείς.

3. Κάθε επιβάτης δύναται να υποβάλει παράπονο, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, στον αρμόδιο φορέα που ορίζεται βάσει της παραγράφου 1 ή σε οποιονδήποτε άλλο αρμόδιο φορέα ορίζει κράτος μέλος, για παραβίαση διατάξεων του παρόντος κανονισμού. Ο αρμόδιος φορέας παρέχει στους επιβάτες τεκμηριωμένη απάντηση στο παράπονό τους εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.

Κάθε κράτος μέλος δύναται να αποφασίσει:

α) ότι ο επιβάτης, ως πρώτο βήμα, υποβάλλει τα παράπονα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό στον μεταφορέα ή στον φορέα εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού, ή/και

β) ότι ο εθνικός φορέας επιβολής της νομοθεσίας ή οιοσδήποτε άλλος αρμόδιος φορέας ορίζεται από το κράτος μέλος ενεργεί ως δευτεροβάθμιο όργανο για παράπονα που δεν επιλύθηκαν βάσει του άρθρου 24.

Τα κράτη μέλη που επιλέγουν να εξαιρέσουν ορισμένες υπηρεσίες σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 4 διασφαλίζουν ότι ισχύει ανάλογο σύστημα επιβολής των δικαιωμάτων των επιβατών.»

13. Το άρθρο 27 του κανονισμού αυτού, το οποίο επιγράφεται «Συνεργασία των φορέων επιβολής της νομοθεσίας», προβλέπει τα εξής:

«Οι εθνικοί φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 25 παράγραφος 1 ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τις εργασίες τους και σχετικά με τις αρχές και πρακτικές που διέπουν τη λήψη των αποφάσεών τους, στον βαθμό που απαιτείται για τη συνεπή εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Η Επιτροπή τούς στηρίζει στο έργο αυτό.»

Β. Το ιρλανδικό δίκαιο

14. Η European Union (rights of passengers when travelling by sea and inland waterway) Regulations 2012 (S.I. αριθ. 394/2012) [κανονιστική απόφαση του 2012 σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση (δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές

μεταφορές)] (στο εξής: κανονιστική απόφαση του 2012), η οποία εκδόθηκε στις 10 Οκτωβρίου 2012, στο άρθρο 3, ορίζει την ΕΑΜ ως φορέα υπεύθυνο για την εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού 1177/2010 κατά την έννοια του άρθρου 25 του κανονισμού αυτού.

15. Σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, της κανονιστικής αποφάσεως του 2012, η ΕΑΜ, είτε με δική της πρωτοβουλία είτε κατόπιν καταγγελίας επιβάτη ο οποίος διατείνεται ότι ένας πάροχος υπηρεσιών δεν τηρεί ή παραβιάζει τον κανονισμό 1177/2010, υποχρεούται να κοινοποιήσει στον πάροχο αυτόν ειδοποίηση με την οποία να προσδιορίζει την παράλειψη συμμόρφωσης ή την παραβίαση και να απαιτεί από αυτόν να λάβει τα μέτρα που προσδιορίζονται στην ειδοποίηση εντός της τασσόμενης προθεσμίας, προκειμένου να συμμορφωθεί προς την ειδοποίηση. Κατ' εφαρμογήν του άρθρου 4, παράγραφος 3, της κανονιστικής αποφάσεως του 2012, η μη συμμόρφωση προς την ειδοποίηση αυτή τιμωρείται με την επιβολή προστίμων.

III. Τα πραγματικά περιστατικά της διαφοράς της κύριας δίκης, η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου και τα προδικαστικά ερωτήματα

16. Το 2016 η Irish Continental Group plc, μητρική εταιρία της Irish Ferries, συμφώνησε με την εταιρία γερμανικού δικαίου Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (στο εξής: ναυπηγείο) να κατασκευάσει οχηματαγωγό πλοίο τύπου roll-on/roll-off (στο εξής: πλοίο) παραδοτέο στην ICG πλήρως πιστοποιημένο το αργότερο στις 26 Μαΐου 2018.

17. Το πλοίο επρόκειτο να τεθεί σε κυκλοφορία κατά τη θερινή περίοδο του 2018 προκειμένου να εκτελεί διάφορα δρομολόγια, μεταξύ των οποίων ένα νέο συνεχές δρομολόγιο μετ' επιστροφής μεταξύ Δουβλίνου (Ιρλανδία) και Χερβούργου (Γαλλία).

18. Λαμβανομένης υπόψη της διάρκειας της διαδρομής (περίπου 18 ώρες), σύμφωνα με τα σχέδια της Irish Ferries το πλοίο θα εκτελούσε το δρομολόγιο κάθε δεύτερη μέρα, εναλλάξ με ένα άλλο πλοίο το οποίο εκμεταλλευόταν κατά την περίοδο του 2018 τη γραμμή μεταξύ των πόλεων Rosslare (Ιρλανδία) και Χερβούργου και τη γραμμή μεταξύ των πόλεων Rosslare και Roscoff (Γαλλία), προσφέροντας έτσι καθημερινά δρομολόγια μεταξύ Ιρλανδίας και Γαλλίας, αν και από/σε διαφορετικούς λιμένες.

19. Τον Ιανουάριο 2017 το ναυπηγείο ανακοίνωσε στην Irish Ferries ότι προβλεπόμενη ημερομηνία παράδοσης του πλοίου θα ήταν το αργότερο η 22α Ιουνίου 2018.

20. Στις 27 Οκτωβρίου 2017 η Irish Ferries άρχισε να δέχεται κρατήσεις στο πλοίο για την περίοδο του 2018, ενώ το πρώτο δρομολόγιο προβλέφθηκε για τις 12 Ιουλίου 2018. Την 1η Νοεμβρίου 2017 το ναυπηγείο επιβεβαίωσε ότι το πλοίο θα παραδιδόταν στις 22 Ιουνίου 2018.

21. Με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της 18ης Απριλίου 2018, το ναυπηγείο πληροφόρησε την Irish Ferries ότι το πλοίο δεν επρόκειτο να παραδοθεί πριν τις 13 Ιουλίου 2018 λόγω καθυστέρησης στις εργασίες που πραγματοποιούνταν από εξωτερικούς συνεργάτες στους οποίους είχε γίνει υπεργολαβική ανάθεση από το ναυπηγείο, ενώ αναφέρθηκε και στην «πιθανότητα μεταγενέστερης παράδοσης, μεταξύ άλλων, λόγω προβλημάτων στη διαρρύθμιση των εξωτερικών χώρων».

22. Στις 20 Απριλίου 2018 η Irish Ferries, αφού διαπίστωσε ότι δεν μπορούσε να αντικαταστήσει το πλοίο αυτό με πλοίο του στόλου της ή με τη ναύλωση πλοίου αντικατάστασης μέσω ναυλομεσίτη, ακύρωσε τα δρομολόγια του πλοίου μέχρι τη νέα ημερομηνία παράδοσης, προσαυξημένη με ένα χρονικό περιθώριο ασφαλείας για την προετοιμασία του πλοίου. Έτσι, η Irish Ferries ακύρωσε τα προγραμματισμένα δρομολόγια για τις ημερομηνίες από 12 Ιουλίου έως 29 Ιουλίου 2018 (στο εξής: πρώτη ακύρωση).

23. Στο πλαίσιο της πρώτης ακύρωσης, η Irish Ferries προέβη σε διάφορα διαβήματα. Μεταξύ άλλων, γνωστοποίησε σε όλους τους επιβάτες που επηρεάστηκαν από την ακύρωση τη ματαίωση των δρομολογίων με προειδοποίηση δώδεκα εβδομάδων, προσφέροντάς τους άμεση και άνευ όρων πλήρη αποζημίωση ή τη δυνατότητα να προβούν σε νέα κράτηση σε άλλα δρομολόγια της επιλογής τους (στο εξής: εναλλακτικά δρομολόγια). Καθώς δεν υπήρχε άλλη πανομοιότυπη υπηρεσία στις αντίστοιχες γραμμές, η Irish Ferries προσέφερε στους ενδιαφερόμενους επιβάτες μια σειρά εναλλακτικών δρομολογίων με διάφορους λιμένες αναχώρησης και άφιξης, τα οποία συνέδεαν απευθείας την Ιρλανδία με τη Γαλλία (παραδείγματος χάριν, την παραμονή ή την επομένη της ημερομηνίας του αρχικού δρομολογίου –ή σε οποιαδήποτε άλλη ημερομηνία– αναλόγως των δυνατοτήτων) ή με ενδιάμεσο προορισμό μέσω χερσαίας γέφυρας, δηλαδή διαμέσου του Ηνωμένου Βασιλείου (στο εξής: χερσαία γέφυρα). Ωστόσο, η ΕΑΜ αμφισβητεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου ότι η Irish Ferries πρότεινε σε όλους τους επιβάτες που επηρεάστηκαν από την ακύρωση τη μεταφορά με άλλο δρομολόγιο μέσω της χερσαίας γέφυρας.

24. Όσον αφορά τους επιβάτες που μεταφέρθηκαν με άλλο δρομολόγιο προς και από το Rosslare (αντί του Δουβλίνου) και/ή προς και από το Roscoff (αντί του Χερβούργου), η Irish Ferries δεν προσφέρθηκε να αποζημιώσει τους επιβάτες για τις πρόσθετες δαπάνες που τους επιβάρυναν λόγω της αλλαγής του λιμένα αναχώρησης ή άφιξης (στο εξής: πρόσθετες δαπάνες). Συγκεκριμένα, η Irish Ferries θεώρησε ότι δεν υποβλήθηκαν όλοι οι επιβάτες σε πρόσθετες δαπάνες, δεδομένου ότι ορισμένοι από αυτούς βρίσκονταν πιο κοντά στο Rosslare και παραθέριζαν πιο κοντά στο Roscoff παρά στο Χερβούργο.

25. Στις 9 Μαΐου 2018 η ΕΑΜ γνωστοποίησε στην Irish Ferries ότι εξέταζε τις περιστάσεις της πρώτης ακύρωσης προκειμένου να εξακριβώσει τις λεπτομέρειες εφαρμογής του κανονισμού 1177/2010 στην περίπτωση αυτή και της ζήτησε να της γνωστοποιήσει τους λόγους για τους οποίους θεωρούσε ότι η ακύρωση αυτή οφειλόταν σε έκτακτες περιστάσεις που εκφεύγουν τον έλεγχό της. Η Irish Ferries υπέβαλε ένα λεπτομερές υπόμνημα ενώπιον της ΕΑΜ σχετικά με την επίμαχη ακύρωση.

26. Την 1η Ιουνίου 2018 η ΕΑΜ ζήτησε από την Irish Ferries να της παράσχει πληροφορίες σχετικά με τη συμμόρφωσή της προς το άρθρο 18 του κανονισμού 1177/2010. Στις 8 Ιουνίου 2018 η Irish Ferries απάντησε και ακολούθησε ανταλλαγή αλληλογραφίας.

27. Στις 11 Ιουνίου 2018 το ναυπηγείο ενημέρωσε την Irish Ferries ότι η παράδοση του πλοίου θα καθυστερούσε περαιτέρω μέχρι άγνωστη ημερομηνία του Σεπτεμβρίου, εξαιτίας της καθυστέρησης που είχε προκληθεί από υπεργολάβο στις εργασίες που αφορούσαν τις ηλεκτρικές καλωδιώσεις και την εγκατάσταση του ηλεκτρικού συστήματος του σκάφους και του καταστρώματος, καθώς και εξαιτίας καθυστερήσεων που οφείλονταν στην παράδοση στοιχείων εσωτερικού χώρου τα οποία προορίζονταν για τους κοινόχρηστους χώρους. Αδυνατώντας να εκμεταλλευτεί το πλοίο, η Irish Ferries αποφάσισε να ακυρώσει όλα τα προγραμματισμένα δρομολόγια μετά τις 30 Ιουλίου 2018 (στο εξής: δεύτερη ακύρωση). Εν πάση περιπτώσει, το πλοίο παραδόθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2018, με καθυστέρηση περίπου 200 ημερών.

28. Στο πλαίσιο της δεύτερης ακύρωσης, η Irish Ferries προέβη σε διάφορες ενέργειες έναντι των επιβατών που επηρεάστηκαν, ήτοι, μεταξύ άλλων, αφενός τους ενημέρωσε για τη δεύτερη ακύρωση αμέσως μόλις επιβεβαίωσε ότι δεν ήταν δυνατή η ναύλωση εναλλακτικού πλοίου, τηρώντας προειδοποίηση επτά έως δώδεκα εβδομάδων, και αφετέρου τους πρότεινε τις ακόλουθες επιλογές: να ακυρώσουν τις αρχικές κρατήσεις και να τους επιστραφούν άμεσα και πλήρως τα χρήματα, να ταξιδέψουν προς τη Γαλλία μέσω εναλλακτικών γραμμών χωρίς επιστροφή τυχόν πρόσθετων δαπανών και τέλος, να μεταφερθούν με άλλο δρομολόγιο της επιλογής τους μέσω της χερσαίας γέφυρας από τα προταθέντα δρομολόγια από οποιονδήποτε λιμένα της Ιρλανδίας προς γαλλικούς λιμένες όπως το Χερβούργο, το Roscoff, το Calais και η Caen. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, οι επιβάτες αποζημιώθηκαν για το κόστος των καυσίμων της διέλευσης από το Ηνωμένο Βασίλειο.

29. Από τις εν λόγω ενέργειες προέκυψε ότι, από τους 20 000 επιβάτες που επηρεάστηκαν από τις ακυρώσεις αυτές, το 82 % επέλεξε τα εναλλακτικά δρομολόγια με την Irish Ferries ή άλλους μεταφορείς, το 3 % επέλεξε τη χερσαία γέφυρα και το υπόλοιπο 15 % δέχτηκε την πλήρη επιστροφή χρημάτων.

30. Όσον αφορά τους επιβάτες που επέλεξαν τα εναλλακτικά δρομολόγια, όποιοι πρόσθετοι ναύλοι προέκυψαν δεν χρεώθηκαν στους επιβάτες, αλλά επιβάρυναν την Irish Ferries. Επιπλέον, οι τυχόν διαφορές στην τιμή του εισιτηρίου αποδόθηκαν από την Irish Ferries.

31. Όσον αφορά τους επιβάτες που επέλεξαν τη χερσαία γέφυρα, η Irish Ferries τους αποζημίωσε για το κόστος των αναγκαίων καυσίμων της διέλευσης από το Ηνωμένο Βασίλειο.

32. Ωστόσο, η Irish Ferries δεν κατέβαλε αποζημίωση για την καθυστέρηση κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό στους επιβάτες που είχαν υποβάλει σχετική αίτηση κατ' εφαρμογήν του άρθρου 19 του κανονισμού 1177/2010, επειδή έκρινε ότι, καθόσον είχε προτείνει μεταφορά με άλλο δρομολόγιο και επιστροφή της τιμής του εισιτηρίου σύμφωνα με το άρθρο 18 του κανονισμού αυτού, δεν μπορούσε να εφαρμοστεί συγχρόνως και το άρθρο 19 του κανονισμού αυτού.

33. Την 1η Αυγούστου 2018 η ΕΑΜ κοινοποίησε στην Irish Ferries προκαταρκτική ειδοποίηση που αφορούσε την εφαρμογή της κανονιστικής αποφάσεως του 2012 στα ακυρωθέντα δρομολόγια, στην οποία η Irish Ferries απάντησε στις 15 Αυγούστου 2018.

34. Στις 19 Οκτωβρίου 2018 η ΕΑΜ εξέδωσε απόφαση με την οποία έκρινε, πρώτον, ότι, κατά τη διάρκεια του θέρους του 2018, είχε εφαρμογή στις ακυρώσεις των δρομολογίων μεταξύ Δουβλίνου και Χερβούργου ο κανονισμός 1177/2010, δεύτερον, ότι η Irish Ferries είχε παραβεί τις απαιτήσεις του άρθρου 18 του κανονισμού αυτού και, τρίτον, ότι ο εν λόγω θαλάσσιος μεταφορέας δεν είχε συμμορφωθεί προς το άρθρο 19 του εν λόγω κανονισμού. Σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, της κανονιστικής αποφάσεως του 2012, η ως άνω απόφαση της ΕΑΜ συγκεκριμενοποιήθηκε με την έκδοση δύο ειδοποιήσεων. Η Irish Ferries υπέβαλε τις παρατηρήσεις της επί της αποφάσεως αυτής.

35. Με απόφαση της 25ης Ιανουαρίου 2019, η ΕΑΜ επιβεβαίωσε τις ειδοποιήσεις που είχαν εκδοθεί βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 1, της κανονιστικής αποφάσεως του 2012 και αφορούσαν τα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 (στο εξής: επίδικη απόφαση).

36. Η ΕΑΜ έκρινε, αφενός, ότι, όσον αφορά τους επιβάτες που επηρεάστηκαν από τα ακυρωθέντα δρομολόγια, η Irish Ferries παρέβη το άρθρο 18 του κανονισμού 1177/2010, καθόσον οι επιβάτες αυτοί έπρεπε να ταξιδέψουν προς ή από το Rosslare (αντί του Δουβλίνου) και/ή προς ή από το Roscoff (αντί του Χερβούργου). Η ΕΑΜ κάλεσε την Irish Ferries να αποδώσει τις τυχόν πρόσθετες δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκαν οι επιβάτες που επηρεάστηκαν από τα ακυρωθέντα δρομολόγια και είχαν επιλέξει τη μεταφορά με δρομολόγιο προς ή από το Rosslare (αντί του Δουβλίνου) και/ή προς ή από το Roscoff (αντί του Χερβούργου).

37. Αφετέρου, η ΕΑΜ εκτίμησε ότι η Irish Ferries παρέβη το άρθρο 19 του κανονισμού 1177/2010 και την υποχρέωσε να καταβάλει στους επιβάτες που επηρεάστηκαν από την ακύρωση αποζημίωση για την καθυστέρηση κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό, όπως αυτή ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς.

38. Η Irish Ferries προσέβαλε ενώπιον του High Court (ανώτερου δικαστηρίου, Ιρλανδία) την επίδικη απόφαση, καθώς και τις ειδοποιήσεις που είχαν εκδοθεί βάσει των άρθρων 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010, υποστηρίζοντας ότι, πρώτον, ο κανονισμός αυτός δεν έχει εφαρμογή όταν η ακύρωση πραγματοποιείται πολλές εβδομάδες πριν από την ημερομηνία των προγραμματισμένων δρομολογίων. Δεύτερον, η Irish Ferries αμφισβήτησε την ερμηνεία και την εφαρμογή από την ΕΑΜ των άρθρων 18 έως 20 του εν λόγω κανονισμού. Ειδικότερα, υποστήριξε ότι η καθυστερημένη παράδοση του πλοίου συνιστούσε «έκτακτη περίσταση» η οποία την απαλλάσσει από την καταβολή της προβλεπόμενης στο άρθρο 19 του κανονισμού αυτού αποζημίωσης. Τρίτον, η Irish Ferries προσήψε στην ΕΑΜ ότι παρέβη το άρθρο 25 του κανονισμού αυτού, καθόσον ενήργησε καθ' υπέρβαση εξουσίας. Συγκεκριμένα, η ΕΑΜ άσκησε την αρμοδιότητά της όσον αφορά υπηρεσίες μεταφοράς με αφετηρία τη Γαλλία και προορισμό την Ιρλανδία, ενώ οι υπηρεσίες αυτές εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της γαλλικής αρχής. Τέταρτον, η Irish Ferries προσάπτει στην ΕΑΜ ότι παρέβη το άρθρο 24 του κανονισμού 1177/2010 καθόσον δεν περιόρισε τις συνέπειες της απόφασής της στους επιβάτες που υπέβαλαν παράπονο κατά τον τύπο και εντός των προθεσμιών του άρθρου 24 του κανονισμού αυτού. Τέλος, πέμπτον, η Irish Ferries αμφισβήτησε το κύρος του εν λόγω κανονισμού υπό το πρίσμα των αρχών της αναλογικότητας, της ασφάλειας δικαίου και της ίσης μεταχείρισης, καθώς και των άρθρων 16, 17 και 20 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Χάρτης).

39. Υπό τις συνθήκες αυτές, το High Court (ανώτερο δικαστήριο), με απόφαση της 22ας Ιουλίου 2019, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 26 Ιουλίου 2019, αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«Α. Δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού [1177/2010]

1) Εφαρμόζεται [ο κανονισμός 1177/2010] (ιδίως τα άρθρα 18 ή/και 19) στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι επιβάτες πραγματοποίησαν εκ των προτέρων κρατήσεις και συνήψαν συμβάσεις μεταφοράς και οι υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών ακυρώθηκαν με προειδοποίηση τουλάχιστον επτά εβδομάδων πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση, εξαιτίας της καθυστερημένης παράδοσης ενός νέου πλοίου στην εταιρία εκμετάλλευσης οχηματαγωγών πλοίων; Συναφώς, είναι κάποιο από (ή όλα) τα ακόλουθα ζητήματα κρίσιμο για την εφαρμογή του [εν λόγω] κανονισμού:

α) η παράδοση τελικά καθυστέρησε κατά 200 ημέρες·

β) η εταιρία εκμετάλλευσης οχηματαγωγών πλοίων έπρεπε να ακυρώσει μια ολόκληρη περίοδο δρομολογίων·

γ) η εταιρία εκμετάλλευσης οχηματαγωγών πλοίων δεν μπορούσε να προμηθευτεί κανένα κατάλληλο εναλλακτικό πλοίο·

δ) για περισσότερους από 20 000 επιβάτες έγιναν νέες κρατήσεις από την εταιρία εκμετάλλευσης οχηματαγωγών πλοίων για άλλα δρομολόγια ή τους επιστράφηκε το αντίτιμο του ναύλου τους·

ε) τα δρομολόγια αφορούσαν μια νέα γραμμή που εγκαινιαζόταν από την εταιρία εκμετάλλευσης οχηματαγωγών πλοίων χωρίς να υπάρχει κάποια παρόμοια εναλλακτική υπηρεσία για τη γραμμή αυτή;

Β. Ερμηνεία του άρθρου 18 του [κανονισμού 1177/2010]

Το ερώτημα αυτό πρέπει να απαντηθεί μόνον εάν είναι δυνατή η εφαρμογή του άρθρου 18 του [κανονισμού 1177/2010].

2) Όταν ένας επιβάτης μεταφέρεται με άλλο δρομολόγιο σύμφωνα με [το εν λόγω] άρθρο 18, συνάπτεται νέα σύμβαση μεταφοράς ούτως ώστε το δικαίωμα αποζημίωσης βάσει του άρθρου 19 να πρέπει να καθοριστεί σύμφωνα με τη νέα αυτή σύμβαση και όχι σύμφωνα με την αρχική σύμβαση μεταφοράς;

3 α) Εάν εφαρμόζεται το [εν λόγω] άρθρο 18, τότε στην περίπτωση που ακυρωθεί ένα δρομολόγιο και δεν υπάρχει άλλη εναλλακτική υπηρεσία που να εκτελεί δρομολόγια στην εν λόγω γραμμή (δηλαδή, δεν υπάρχει απευθείας σύνδεση μεταξύ των δύο αυτών λιμένων), η παροχή εναλλακτικού δρομολογίου σε οποιαδήποτε άλλη διαθέσιμη γραμμή ή γραμμές κατόπιν επιλογής του επιβάτη, συμπεριλαμβανομένου του δρομολογίου με "χερσαία γέφυρα" (π.χ. ταξιδεύοντας από την Ιρλανδία προς το Ηνωμένο Βασίλειο με πλοίο και στη συνέχεια οδηγώντας, με το κόστος των καυσίμων να επιστρέφεται στον επιβάτη από την εταιρία εκμετάλλευσης οχηματαγωγών πλοίων, προς λιμένα του Ηνωμένου Βασιλείου που διαθέτει σύνδεση με τη Γαλλία και ταξιδεύοντας από εκεί προς τη Γαλλία, ο δε επιβάτης επιλέγει κάθε ένα από τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια), συνιστά "μεταφορά με άλλο δρομολόγιο προς τον τελικό προορισμό" για τους σκοπούς [του εν λόγω] άρθρου 18; Εάν όχι, ποια κριτήρια πρέπει να εφαρμοστούν για να καθοριστεί αν η μεταφορά με άλλο δρομολόγιο γίνεται "υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς";

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

Γ. Ερμηνεία του άρθρου 19 του [κανονισμού 1177/2010]

4) α) Μπορεί το άρθρο 19 [του κανονισμού 1177/2010] να εφαρμοστεί όταν το ταξίδι έχει ήδη ακυρωθεί, στην πραγματικότητα, τουλάχιστον επτά εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση; Σε περίπτωση εφαρμογής [του εν λόγω] άρθρου 19, εφαρμόζεται το άρθρο αυτό στις περιπτώσεις που έχει εφαρμοστεί το άρθρο 18 [του κανονισμού αυτού] και ο επιβάτης έχει μεταφερθεί με άλλο δρομολόγιο χωρίς επιπλέον έξοδα και/ή έχει αποζημιωθεί και/ή έχει επιλέξει μεταγενέστερο δρομολόγιο;

β) Εάν εφαρμόζεται το άρθρο 19 [του κανονισμού 1177/2010], ποιος είναι ο "τελικός προορισμός" για τους σκοπούς του άρθρου αυτού;

5) Εάν είναι δυνατή η εφαρμογή του άρθρου 19 [του κανονισμού 1177/2010]:

α) Πώς πρέπει να υπολογιστεί η περίοδος καθυστέρησης υπό τέτοιες περιστάσεις;

β) Πώς πρέπει να υπολογιστεί η *τιμή* κατά την έννοια του [εν λόγω] άρθρου 19 προκειμένου να καθοριστεί το ύψος της καταβλητέας αποζημίωσης και, ειδικότερα, συμπεριλαμβάνονται στην τιμή αυτή έξοδα που αφορούν πρόσθετες παροχές (π.χ. καμπίνες, χώρους παραμονής ζώων και σαλόνια διακεκριμένης θέσης);

Δ. Ερμηνεία του άρθρου 20, παράγραφος 4 [του κανονισμού 1177/2010]

6) Εάν έχει εφαρμογή ο κανονισμός [1177/2010], τότε συνιστούν οι περιστάσεις και οι εκτιμήσεις που εκτίθενται στο πρώτο ερώτημα "έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί ακόμη και αν είχε ληφθεί κάθε εύλογο μέτρο" για τους σκοπούς του άρθρου 20, παράγραφος 4, του [κανονισμού 1177/2010];

Ε. Ερμηνεία του άρθρου 24 [του κανονισμού 1177/2010]

7) Έχει το άρθρο 24 [του κανονισμού 1177/2010] ως συνέπεια την επιβολή της δεσμευτικής υποχρέωσης σε κάθε επιβάτη που επιδιώκει να λάβει την αποζημίωση του άρθρου 19 [του κανονισμού αυτού] να υποβάλει παράπονο εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία παρασχέθηκε ή θα έπρεπε να έχει παρασχεθεί η υπηρεσία;

ΣΤ. Ερμηνεία του άρθρου 25 [του κανονισμού 1177/2010]

8) Περιορίζεται η αρμοδιότητα του αρμόδιου εθνικού οργάνου, το οποίο είναι υπεύθυνο για την εφαρμογή [του κανονισμού 1177/2010], στα δρομολόγια τα οποία περιλαμβάνουν τους λιμένες που αναφέρονται στο άρθρο 25 [του κανονισμού αυτού] ή μπορεί να επεκταθεί και σε δρομολόγιο επιστροφής *από* τον λιμένα άλλου κράτους μέλους προς το κράτος του αρμόδιου εθνικού οργάνου;

Ζ. Κύρος της απόφασης και των ειδοποιήσεων

9) α) Ποιες αρχές και κανόνες του δικαίου της Ένωσης πρέπει να εφαρμόσει το αιτούν δικαστήριο κατά την εκτίμηση του κύρους της απόφασης και/ή των ειδοποιήσεων του εθνικού φορέα επιβολής της νομοθεσίας [του κανονισμού 1177/2010] υπό το πρίσμα των άρθρων 16, 17, 20 και/ή 47 του Χάρτη και/ή των αρχών της αναλογικότητας, της ασφάλειας δικαίου και της ίσης μεταχείρισης;

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

Η. Κύρος του κανονισμού 1177/2010

Το ερώτημα αυτό θα ανακύψει μόνον ανάλογα με τις απαντήσεις στα προηγούμενα ερωτήματα.

10) Είναι έγκυρος ο κανονισμός 1177/2010 στο πλαίσιο του δικαίου της Ένωσης, λαμβανομένων ιδίως υπόψη:

α) των άρθρων 16, 17 και 20 του Χάρτη·

β) του γεγονότος ότι οι αερομεταφορείς δεν υποχρεούνται να καταβάλουν αποζημίωση εάν ενημερώσουν τον επιβάτη αεροσκάφους για τη ματαίωση δύο εβδομάδες τουλάχιστον πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης [άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο i, του κανονισμού 261/2004]·

γ) των αρχών της αναλογικότητας, της ασφάλειας δικαίου και της ίσης μεταχείρισης;»

40. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν οι διάδικοι της κύριας δίκης, η Ιρλανδία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι ανωτέρω ενδιαφερόμενοι παρέστησαν και στην επ' ακροατηρίου συζήτηση της 9ης Σεπτεμβρίου 2020.

IV. Ανάλυση

41. Τα δέκα ερωτήματα της παρούσας προδικαστικής παραπομπής αφορούν διάφορες πτυχές του κανονισμού 1177/2010. Συγκεκριμένα, με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' αρχάς να διευκρινιστεί εάν ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στη διαφορά της κύριας δίκης. Στη συνέχεια, με το δεύτερο έως το ένατο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί την ερμηνεία μιας σειράς ειδικών διατάξεων του εν λόγω κανονισμού. Τέλος, με το δέκατο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να αποφανθεί επί του κύρους του ίδιου κανονισμού.

42. Προκειμένου να εξεταστεί το κύρος πράξης του δικαίου της Ένωσης, πρέπει να αποκλειστεί, κατ' αρχάς, η περίπτωση κατά την οποία η εξέταση αυτή δεν έχει καμία σχέση με την πραγματικότητα ή με το αντικείμενο της κύριας δίκης[6]. Επομένως, η εξέταση του πρώτου ερωτήματος πρέπει να προηγηθεί αυτής του δέκατου ερωτήματος.

43. Εν συνεχεία, όταν αμφισβητείται το κύρος διατάξεων πράξης του δικαίου της Ένωσης λόγω προβαλλόμενης παραβίασης ορισμένων γενικών αρχών, πρέπει πρωτίστως να προσδιοριστεί η έννοια των διατάξεων αυτών. Βάσει γενικής ερμηνευτικής αρχής, οι διατάξεις του δικαίου της Ένωσης πρέπει να ερμηνεύονται, στο μέτρο του δυνατού, κατά τρόπον ώστε να μη θίγεται το κύρος τους και σύμφωνα με το σύνολο του πρωτογενούς δικαίου[7]. Η εξέταση του κύρους τους χωρίς προηγουμένως να έχει προσδιοριστεί η έννοιά τους θα ισοδυναμούσε με παράβλεψη της αρχής αυτής. Επομένως, καθόσον το δεύτερο έως το ένατο ερώτημα αφορούν την ερμηνεία σειράς διατάξεων του κανονισμού 1177/2010, του οποίου το κύρος αφορά το δέκατο ερώτημα, πρέπει κατ' αρχάς να δοθεί απάντηση σε αυτά τα πρώτα ερωτήματα.

6 Πρβλ. απόφαση της 16ης Ιουνίου 1981, Salonia (126/80, EU:C:1981:136, σκέψη 6).

7 Βλ., συναφώς, απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 44).

44. Συνεπώς, η εξέτασή μου θα ακολουθήσει τη σειρά των ερωτημάτων που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο. Θα εξετάσω κατ' αρχάς το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1177/2010 (πρώτο ερώτημα), στη συνέχεια τις ειδικές διατάξεις αυτού (δεύτερο έως ένατο ερώτημα) και, τέλος, το κύρος του κανονισμού αυτού (δέκατο ερώτημα).

Α. Επί της εφαρμογής του κανονισμού 1177/2010

45. Με το πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, γενικά, ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού 1177/2010 και, ειδικότερα, ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής των άρθρων 18 και 19 αυτού, σε περίπτωση ακύρωσης υπηρεσίας θαλάσσιας μεταφοράς, με προειδοποίηση τουλάχιστον επτά εβδομάδων πριν από την αρχικώς προγραμματισμένη αναχώρηση, εξαιτίας καθυστερημένης παράδοσης του πλοίου το οποίο επρόκειτο να παράσχει αυτήν την υπηρεσία μεταφοράς και δεν κατέστη δυνατόν να αντικατασταθεί.

46. Βεβαίως, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται επίσης ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού 1177/2010 υπό το πρίσμα των περιστάσεων που περιλαμβάνονται στη διατύπωση του πρώτου ερωτήματος, υπό α′ έως ε′. Ωστόσο, η Irish Ferries, στην επιχειρηματολογία της οποίας φαίνεται να ανάγεται το πρώτο ερώτημα, αναφέρεται στις περιστάσεις αυτές μόνον για να στηρίξει το επιχείρημά της σχετικά με την αρχή impossibilium nulla obligatio est. Εν προκειμένω, είμαι της γνώμης ότι οι εν λόγω περιστάσεις δεν είναι ικανές να τροποποιήσουν την ανάλυσή μου όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού 1177/2010 και, ως εκ τούτου, δεν πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο χωριστής εξέτασης. Αντιθέτως, οι περιστάσεις αυτές μπορούν να ληφθούν υπόψη στο πλαίσιο του έκτου ερωτήματος και της εξέτασης του ζητήματος σχετικά με το «εύλογο μέτρο», κατά την έννοια του άρθρου 20, παράγραφος 4, του κανονισμού αυτού.

47. Εξάλλου, στο πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο χρησιμοποιεί δύο διακριτές έννοιες, και συγκεκριμένα την έννοια των «εκ των προτέρων κρατήσεων» τις οποίες πραγματοποίησαν οι επιβάτες και την έννοια των «συμβάσεων μεταφοράς» τις οποίες αυτοί οι επιβάτες συνήψαν. Επομένως, από τη διατύπωση του ερωτήματος αυτού μπορεί a priori να συναχθεί ότι το εν λόγω δικαστήριο διακρίνει μεταξύ των δύο αυτών εννοιών. Ωστόσο, το πρώτο ερώτημα αφορά τους επιβάτες που πραγματοποίησαν κρατήσεις και συνήψαν τις συμβάσεις μεταφοράς. Επομένως, το Δικαστήριο δεν καλείται να αποφανθεί χωριστά, αφενός, επί της περιπτώσεως των επιβατών που πραγματοποίησαν κράτηση και, αφετέρου, επί της περιπτώσεως των επιβατών που συνήψαν σύμβαση μεταφοράς.

48. Για λόγους πληρότητας, επισημαίνεται ότι, αντιθέτως προς τον κανονισμό 261/2004, ο κανονισμός 1177/2010 δεν χρησιμοποιεί την έννοια της «κράτησης» όσον αφορά την οριοθέτηση του πεδίου εφαρμογής του[8].

49. Μολονότι η έννοια αυτή χρησιμοποιείται μόνον στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού 1177/2010, με τίτλο «Δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα», εντούτοις από τις διατάξεις του κεφαλαίου αυτού μπορεί να δημιουργηθεί η εντύπωση ότι η κράτηση προηγείται της σύναψης της σύμβασης μεταφοράς. Πράγματι, στα άρθρα 7 και 8 του κανονισμού αυτού γίνεται διάκριση μεταξύ της αποδοχής κράτησης και της έκδοσης εισιτηρίου.

[8] Συγκεκριμένα, το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004 προβλέπει κατ' ουσίαν ότι ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα, υπό την προϋπόθεση ότι οι επιβάτες αυτοί έχουν επιβεβαιωμένη κράτηση και παρουσιάζονται στον έλεγχο εισιτηρίων.

50. Στο πλαίσιο αυτό, από τους ορισμούς του άρθρου 3, στοιχεία ιγ′ και ιδ′, του κανονισμού 1177/2010 προκύπτει ότι η ύπαρξη «σύμβασης μεταφοράς» αποδεικνύεται, μεταξύ άλλων, από «εισιτήριο». Αντιθέτως, ο κανονισμός αυτός δεν συσχετίζει αντίστοιχα τη «σύμβαση μεταφοράς» με «κράτηση» [9]. Εξάλλου, το άρθρο 3, στοιχείο ιγ′, του εν λόγω κανονισμού ορίζει ότι η σύμβαση μεταφοράς συνάπτεται «μεταξύ του μεταφορέα και του επιβάτη, για την παροχή μιας ή περισσότερων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ή κρουαζιερών». Επομένως, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο ο νομοθέτης της Ένωσης να είχε την πρόθεση να χρησιμοποιήσει την ιδιότητα του «επιβάτη» για εκείνον που *συνήψε* σύμβαση μεταφοράς και όχι για εκείνον που *πραγματοποίησε κράτηση*. Εντούτοις, όπως επισήμανα [10], τα συμπεράσματα που αντλεί το αιτούν δικαστήριο, στο πλαίσιο του πρώτου ερωτήματος, από την ύπαρξη ενδεχόμενων διαφορών μεταξύ των «εκ των προτέρων κρατήσεων» και των «συμβάσεων μεταφοράς» δεν ασκούν επιρροή. Συγκεκριμένα, από τη διατύπωση του ερωτήματος αυτού προκύπτει ότι κάθε επιβάτης που πραγματοποίησε κράτηση συνήψε και σύμβαση μεταφοράς.

1. Σκεπτικό του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

51. Το πρώτο ερώτημα ανάγεται στην επιχειρηματολογία της Irish Ferries ότι ο κανονισμός 1177/2010 εφαρμόζεται μόνον σε δύο κατηγορίες επιβατών, και συγκεκριμένα, αφενός, στους επιβάτες των οποίων το επικείμενο δρομολόγιο καθυστέρησε ή ακυρώθηκε και οι οποίοι βρίσκονται στον λιμένα και, αφετέρου, στους επιβάτες που συμμετέχουν σε κρουαζιέρα. Αντιθέτως, ο κανονισμός αυτός δεν καλύπτει τους επιβάτες οι οποίοι ενημερώθηκαν από τον μεταφορέα σχετικά με την ακύρωση του δρομολογίου με προειδοποίηση τουλάχιστον επτά εβδομάδων πριν από την αναχώρηση [11].

52. Προς στήριξη του ισχυρισμού ότι η τρίτη αυτή κατηγορία επιβατών δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1177/2010, η Irish Ferries παραπέμπει κατ' αρχάς στη διατύπωση των διατάξεων του κανονισμού αυτού και στην οικονομία του.

53. Ειδικότερα, η Irish Ferries συνάγει από τη χρήση του όρου «διακοπή του ταξιδιού», στον τίτλο του κεφαλαίου ΙΙΙ του κανονισμού 1177/2010, ότι ο κανονισμός αυτός δεν αφορά την υπηρεσία μεταφοράς που δεν έχει ακόμη αρχίσει.

54. Εξάλλου, το άρθρο 17, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 1177/2010 υποχρεώνει τους μεταφορείς να παρέχουν στους επιβάτες σε περίπτωση ματαίωσης ή καθυστερημένης υπηρεσίας μεταφοράς πληροφορίες και ορισμένες υπηρεσίες («ελαφρά γεύματα, γεύματα ή αναψυκτικά» και «ενδεδειγμένο κατάλυμα, στο πλοίο ή στην ξηρά»). Κατά την Irish Ferries, η διάταξη αυτή έχει νόημα μόνον εάν εφαρμοστεί στους επιβάτες που βρίσκονται ήδη στον λιμένα ή στον λιμενικό τερματικό σταθμό.

55. Στο πλαίσιο αυτό, η Irish Ferries επισημαίνει ότι, σε περίπτωση ματαιωθείσας ή καθυστερημένης αναχώρησης, το άρθρο 18, παράγραφοι 1 και 3, του κανονισμού 1177/2010, αφενός, επιβάλλει την υποχρέωση να προσφέρεται «αμέσως» στον επιβάτη μεταφορά με άλλο δρομολόγιο ή επιστροφή χρημάτων και, αφετέρου, προβλέπει ότι η επιστροφή χρημάτων

[9] Εντούτοις, το άρθρο 2, στοιχείο ζ′, του κανονισμού 261/2004 συσχετίζει την «κράτηση» με το «εισιτήριο» κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο στ′, του κανονισμού αυτού. Κατά την πρώτη αυτή διάταξη, η «κράτηση» είναι η κατοχή από τον επιβάτη εισιτηρίου, ή άλλου στοιχείου, το οποίο αποδεικνύει ότι η κράτηση έχει γίνει δεκτή και καταγραφεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα.

[10] Βλ. σημείο 47 των παρουσών προτάσεων.

[11] Η προειδοποίηση τουλάχιστον επτά εβδομάδων, για την οποία γίνεται λόγος στα προδικαστικά ερωτήματα, υπολογίζεται σε συνάρτηση με την ημερομηνία κατά την οποία η Irish Ferries ανακοίνωσε στους επιβάτες της την ακύρωση των υπηρεσιών μεταφοράς. Βλ. σημείο 28 των παρουσών προτάσεων.

αντιστοιχεί στην τιμή «για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν». Ομοίως, το άρθρο 19 του κανονισμού αυτού αφορά τους επιβάτες «εάν αντιμετωπίζουν καθυστέρηση κατά την άφιξη» και, επομένως, δεν αφορά τους μετεπιβιβαζόμενους επιβάτες ή αυτούς που βρίσκονται σε λιμένα. Επιπλέον, η έκταση των καθυστερήσεων κατά την αναχώρηση και κατά την άφιξη, στην οποία παραπέμπουν οι δύο αυτές διατάξεις, σημαίνει, κατά την Irish Ferries, ότι πρόκειται για διάταξη εφαρμοζόμενη στους επιβάτες που μετεπιβιβάζονται ή βρίσκονται πλησίον του λιμένα.

56. Δεύτερον, η Irish Ferries ισχυρίζεται ότι οι επιβάτες αεροπορικών και σιδηροδρομικών γραμμών δεν αποζημιώνονται όταν έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση της υπηρεσίας μεταφοράς τουλάχιστον δύο εβδομάδες νωρίτερα [άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004] ή εγκαίρως (ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής[12]). Καίτοι ο κανονισμός 1177/2010 αποσκοπεί, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική του σκέψη 1, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών στις θαλάσσιες μεταφορές, συγκρίσιμου με άλλους τρόπους μεταφοράς, ωστόσο ο κανονισμός αυτός δεν εφαρμόζεται όταν οι επιβάτες ενημερώνονται για την ακύρωση με προειδοποίηση τουλάχιστον επτά εβδομάδων.

57. Τρίτον, η Irish Ferries ισχυρίζεται ότι από τις περιστάσεις που εκτίθενται στο πρώτο ερώτημα, υπό α′ έως ε′, προκύπτει η έκταση των δυσχερειών που αντιμετώπισε η ίδια εξαιτίας της καθυστερημένης παράδοσης. Στο πλαίσιο αυτό, παραπέμποντας στην αρχή impossibilium nulla obligatio est [«ουδείς υποχρεούται στα αδύνατα»], η οποία αναγνωρίζεται στη νομολογία του Δικαστηρίου[13], υποστηρίζει ότι, αφενός, μια διάταξη του δικαίου της Ένωσης δεν μπορεί να επιβάλει υποχρέωση της οποίας η εκπλήρωση δεν είναι εφικτή. Αφετέρου, υποστηρίζει κατ' ουσίαν ότι οι δυσχέρειες που αντιμετώπισε είναι τέτοιες ώστε οι συμβάσεις που συνήφθησαν με τους επιβάτες έπρεπε να θεωρηθούν ως καταγγελθείσες λόγω αδυναμίας εκτέλεσης.

58. Λαμβανομένου υπόψη ότι το πρώτο ερώτημα απηχεί την επιχειρηματολογία της Irish Ferries, θα εξετάσω το ζήτημα αυτό υπό το πρίσμα των τριών προπαρατεθέντων ισχυρισμών.

2. Επί του γράμματος και της οικονομίας του κανονισμού 1177/2010

59. Επιβάλλεται εκ προοιμίου η παρατήρηση ότι το άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010, με τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», προσδιορίζει τις κατηγορίες επιβατών στις οποίες εφαρμόζεται ο κανονισμός αυτός, ενώ το άρθρο 2, παράγραφος 2, ορίζει τις κατηγορίες στις οποίες δεν εφαρμόζεται ο κανονισμός. Από κανένα στοιχείο δεν συνάγεται ότι επιβάτης ο οποίος έχει προηγουμένως ενημερωθεί σχετικά με την ακύρωση δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού. Τέτοια προϋπόθεση απλούστατα δεν περιλαμβάνεται στη διάταξη αυτή.

60. Είναι βεβαίως αληθές ότι, κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010, ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στους επιβάτες που ταξιδεύουν με υπηρεσίες μεταφοράς ή συμμετέχουν σε κρουαζιέρα. Ωστόσο, εξ αυτού δεν μπορεί να συναχθεί ότι ο κανονισμός αυτός δεν εφαρμόζεται στους επιβάτες που δεν έλαβαν μέρος στα ταξίδια αυτά.

[12] Ανακοίνωση της Επιτροπής, Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές για τον [κανονισμό 1371/2007] (ΕΕ 2015, C 220, σ. 1), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015XC0704(01).

[13] Η Irish Ferries επικαλείται, στο πλαίσιο αυτό, τις αποφάσεις της 3ης Μαρτίου 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, σκέψη 42), και της 6ης Νοεμβρίου 2018, Scuola Elementare Maria Montessori κατά Επιτροπής, Επιτροπή κατά Scuola Elementare Maria Montessori και Επιτροπή κατά Ferracci (C-622/16 P έως C-624/16 P, EU:C:2018:873, σκέψη 79).

61. Συγκεκριμένα, ο κανονισμός 1177/2010 περιλαμβάνει διατάξεις για τις οποίες ουδεμία αμφιβολία υπάρχει ότι εφαρμόζονται κατά το στάδιο που προηγείται του συγκεκριμένου ταξιδιού. Για να γίνει κατανοητή η άποψη αυτή, το άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού προβλέπει, κατ' ουσίαν, ότι οι όροι σύμβασης και τα κόμιστρα που εφαρμόζονται από τους μεταφορείς ή τους πωλητές εισιτηρίων προσφέρονται στο ευρύ κοινό χωρίς καμία διάκριση. Ομοίως, το άρθρο 7, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού απαγορεύει [στους μεταφορείς, ταξιδιωτικούς πράκτορες και διοργανωτές ταξιδιών] να αρνούνται να δεχθούν κράτηση, να εκδώσουν ή να παράσχουν κατ' άλλο τρόπο εισιτήριο ή να επιβιβάσουν άτομα λόγω μόνο της αναπηρίας ή μειωμένης κινητικότητας.

62. Εξάλλου, στην πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 2006/2004[14] (στο εξής: πρόταση κανονισμού), στο άρθρο 2 της πρότασης αυτής δεν γίνεται αναφορά στους επιβάτες στους οποίους θα μπορούσε να εφαρμόζεται ο κανονισμός αυτός. Το άρθρο αυτό όριζε ότι ο κανονισμός «εφαρμόζεται στις εμπορικές θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές επιβατών». Μετά τη γνωμοδότηση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση[15] και τη θέση του Συμβουλίου που καθορίστηκε σε πρώτη ανάγνωση[16], η διάταξη αυτή έλαβε, κατ' ουσίαν, την οριστική της διατύπωση. Από κανένα, όμως, στοιχείο δεν μπορεί να συναχθεί ότι τα όργανα αυτά είχαν την πρόθεση να οριοθετήσουν το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1177/2010 υπό την έννοια που του προσδίδει η Irish Ferries. Λαμβανομένου υπόψη του σκοπού της εξασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών, συγκρίσιμου με άλλους τρόπους μεταφοράς, στον οποίον στηρίχθηκε η πρόταση κανονισμού κατά την έναρξη των προπαρασκευαστικών εργασιών όπως εκτίθεται στην αιτιολογική σκέψη 1, μια τέτοια πρόθεση θα αποτελούσε αντικείμενο ιδιαίτερης προσοχής. Πράγματι, ο περιορισμός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού 1177/2010 θα ισοδυναμούσε με μείωση του επιπέδου προστασίας των επιβατών.

63. Στη συνέχεια, όσον αφορά, ειδικότερα, την εφαρμογή των διατάξεων του κεφαλαίου ΙΙΙ του κανονισμού 1177/2010, ιδίως δε των άρθρων 18 και 19 αυτού, θεωρώ ότι, αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς της Irish Ferries, ο όρος «διακοπή του ταξιδιού», ο οποίος περιλαμβάνεται στον τίτλο του κεφαλαίου αυτού, δεν μπορεί να έχει την έννοια ότι, προκειμένου μια περίπτωση να εμπίπτει στο κεφάλαιο αυτό, πρέπει να έχει ήδη πραγματοποιηθεί μέρος του ταξιδιού πριν από τη διακοπή του. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την ερμηνεία της Irish Ferries, ο ορισμός της έννοιας του «ταξιδιού» προσδιορίζει, κατ' ουσίαν, το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του κεφαλαίου αυτού. Στο μέτρο, όμως, που η έννοια αυτή δεν ορίζεται στον εν λόγω κανονισμό, η σημασία της έννοιας αυτής πρέπει να προσδιοριστεί με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια.

64. Εξάλλου, το άρθρο 20 του κανονισμού 1177/2010, το οποίο φέρει τον τίτλο «Εξαιρέσεις», ορίζει τις περιπτώσεις στις οποίες δεν εφαρμόζονται τα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού αυτού. Μεταξύ των περιπτώσεων αυτών δεν περιλαμβάνονται το ότι ο επιβάτης έχει ενημερωθεί εκ των προτέρων για τη ματαίωση ή το ότι υπήρξε διακοπή κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Επιπλέον,

[14] COM(2008) 816 τελικό.

[15] Κατά τη γνώμη του Κοινοβουλίου, P6_TC1-COD(2008)0246, ο κανονισμός θα εφαρμοζόταν «στις εμπορικές μεταφορές, με επιβατηγά πλοία, επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές». Βλ., επίσης, τροποποίηση 9 της έκθεσης επί της προτάσεως κανονισμού [2008/0246(COD)].

[16] Κατά τη θέση (ΕΕ) 5/2010 του Συμβουλίου (ΕΕ 2010, C 122 E, σ. 19), ο κανονισμός εφαρμόζεται στους επιβάτες που ταξιδεύουν με υπηρεσίες μεταφοράς ή συμμετέχουν σε κρουαζιέρα.

στη θεωρία έχει επισημανθεί ότι οι περιπτώσεις στις οποίες θεμελιώνεται ευθύνη του μεταφορέα βάσει των διατάξεων αυτών, χωρίς να διακόπτεται το ταξίδι, είναι πιο συχνές και σημαντικές από πρακτικής άποψης [17].

65. Ασφαλώς, οι παρεχόμενες στους επιβάτες δωρεάν υπηρεσίες βάσει του άρθρου 17, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 1177/2010 φαίνεται να έχουν σημασία για τον επιβάτη, ιδίως κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του. Εντούτοις, η υποχρέωση εφαρμογής της διάταξης αυτής σε περιπτώσεις όπως η περιγραφόμενη στο πρώτο ερώτημα «κάμπτεται» από τις διευκρινίσεις που περιλαμβάνονται σε αυτήν, σύμφωνα με τις οποίες οι εν λόγω υπηρεσίες πρέπει να παρέχονται, όσον αφορά ελαφρά γεύματα, γεύματα ή αναψυκτικά, «ανάλογα με το χρόνο αναμονής, εφόσον είναι διαθέσιμα ή μπορούν ευλόγως να εξασφαλισθούν» και, όσον αφορά ενδεδειγμένο κατάλυμα στο πλοίο ή στην ξηρά, όταν αυτό καθίσταται αναγκαίο ή επιβεβλημένο.

66. Τέλος, αρκεί η παρατήρηση ότι στα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 δεν αναφέρεται ως προϋπόθεση για τη μη εφαρμογή τους η υποχρέωση προηγούμενης ενημέρωσης για τη ματαίωση. Εξάλλου, κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών εργασιών, η τροπολογία αριθ. 59, την οποία πρότεινε το Κοινοβούλιο με τη γνώμη του σε πρώτη ανάγνωση και βάσει της οποίας ο θαλάσσιος μεταφορέας δεν οφείλει αποζημίωση σε περίπτωση που ενημέρωσε τον επιβάτη για τη ματαίωση του δρομολογίου το αργότερο τρεις ημέρες πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση, δεν περιελήφθη στον κανονισμό 1177/2010. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει την εκτίμηση ότι ο νομοθέτης δεν θέλησε να περιορίσει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού ή των άρθρων του 18 και 19 υπό την έννοια που του προσδίδει η Irish Ferries.

3. Επί της σύγκρισης των κανονισμών 261/2004, 1371/2007, 1177/2010 και 181/2011

67. Κατά την αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 1177/2010, ο κανονισμός αυτός αποσκοπεί στην εξασφάλιση *επιπέδου προστασίας των επιβατών θαλάσσιων μεταφορών, συγκρίσιμου* με άλλους τρόπους μεταφοράς. De lege ferenda, ορισμένα σχέδια νομοθετικών πράξεων σκοπούν να εφαρμόσουν επίπεδο παρόμοιο με εκείνο της προστασίας των καταναλωτών στην Ένωση [18]. Ωστόσο, κατά πάγια νομολογία, *η κατάσταση στην οποία τελούν οι επιχειρήσεις στον τομέα δραστηριότητας των διαφόρων τρόπων μεταφοράς δεν είναι συγκρίσιμη* στον βαθμό που, λαμβανομένων υπόψη του τρόπου λειτουργίας τους, των όρων πρόσβασής τους και της κατανομής των δικτύων τους, οι διάφοροι αυτοί τρόποι μεταφοράς δεν είναι εναλλάξιμοι όσον αφορά τους όρους χρησιμοποίησής τους [19].

68. Για να καταδειχθούν οι απόψεις αυτές, στο επίπεδο του δικαίου της Ένωσης, τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών καθορίζονται από τον κανονισμό 1371/2007. Ο κανονισμός αυτός προβλέπει, μεταξύ άλλων, ότι χωρίς απώλεια του δικαιώματος μεταφοράς, ο επιβάτης μπορεί να ζητήσει αποζημίωση για καθυστερήσεις από σιδηροδρομική επιχείρηση εάν αντιμετωπίζει καθυστέρηση για τη διαδρομή από τον τόπο αναχώρησης έως τον τόπο προορισμού που αναφέρεται στο εισιτήριο, για την οποία δεν έχει επιστραφεί το κόμιστρο σύμφωνα με το άρθρο 16 [20]. Ο ίδιος κανονισμός δεν προβλέπει ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις

[17] Πρβλ. Stec, M., «Ochrona pasażera w transporcie morskim i w żeggdze śródlądowej w świetle rozporządzenia (UE) nr 1177/2010», σε Kostański, P., Podrecki, P., και Targosz, T., (επιμ.), *Experientia doce. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple*, Wolters Kluwer, Βαρσοβία, 2017, σ. 1408.

[18] Βλ. Erceg, B., και Vasilj, A., «Current affairs in passengers rights protection in the European Union», *EU and Comparative Law Issues and Challenges*, 2018, τόμος 2, σ. 222 και 223.

[19] Βλ. αποφάσεις της 10ης Ιανουαρίου 2006, IATA και ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, σκέψη 96)· της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 56), και της 26ης Σεπτεμβρίου 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, σκέψη 47).

[20] Βλ. άρθρο 17, παράγραφος 1, του κανονισμού 1371/2007.

απαλλάσσονται από την προβλεπόμενη στο άρθρο 17, παράγραφος 1, του κανονισμού 1371/2007 υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης, όταν η καθυστέρηση οφείλεται σε λόγο ανωτέρας βίας. Υπό τις περιστάσεις αυτές, θα μπορούσε να τεθεί το ερώτημα εάν οι λόγοι απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη, όπως προβλέπονται από τους κανονισμούς 261/2004, 1177/2010 και 181/2011, οι οποίοι αφορούν τη μεταφορά επιβατών, αντιστοίχως, με αεροπλάνο, με πλοίο, καθώς και με λεωφορείο και πούλμαν, μπορούν να εφαρμοστούν κατ' αναλογίαν στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

69. Με την απόφαση ÖBB-Personenverkehr [21], το Δικαστήριο έδωσε αρνητική απάντηση στο ερώτημα αυτό. Παραπέμποντας στη νομολογία που ανέφερα στο σημείο 67 των παρουσών προτάσεων, το Δικαστήριο αναγνώρισε ότι ο νομοθέτης της Ένωσης έχει θεσπίσει κανόνες προβλέποντες διαφορετικό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή, αναλόγως του οικείου τομέα μεταφορών [22].

70. Λαμβανομένων υπόψη αυτών των νομολογιακών διευκρινίσεων, δεν είναι δυνατόν, με τη δημιουργία αναλογιών μεταξύ των ρυθμίσεων που αφορούν τους διάφορους τρόπους μεταφοράς, να εισάγονται μέσω της νομολογίας λύσεις που οδηγούν στην εναρμόνιση, ως προς όλους τους τρόπους μεταφοράς, των υποχρεώσεων των μεταφορέων σε περίπτωση ματαίωσης ή καθυστέρησης της υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών. Επομένως, πρέπει να γίνει σεβαστή η βούληση του νομοθέτη της Ένωσης να αποφεύγεται τέτοιος παραλληλισμός μεταξύ των ρυθμίσεων αυτών.

4. Επί της αρχής impossibilium nulla obligatio est

71. Η αρχή αυτή σημαίνει ότι δεν επιβάλλονται στους ιδιώτες από το δίκαιο αυτό υποχρεώσεις των οποίων η εκτέλεση είναι αντικειμενικώς και απολύτως αδύνατον να πραγματοποιηθεί [23] και ότι οι διατάξεις του δικαίου της Ένωσης ερμηνεύονται κατά τρόπον που να αποτρέπει την επιβολή τέτοιων υποχρεώσεων [24].

72. Εντούτοις, δεν μπορεί να εξομοιωθεί με αντικειμενική και απόλυτη αδυναμία η ύπαρξη δυσχερειών κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεων που απορρέουν από το δίκαιο της Ένωσης. Επιπλέον, η σημασία που έχει ο σκοπός της προστασίας των καταναλωτών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται βέβαια και οι επιβάτες των θαλάσσιων μεταφορών, μπορεί να δικαιολογήσει τις αρνητικές οικονομικές συνέπειες που ενδέχεται να προκύψουν για ορισμένους επιχειρηματίες, ακόμη και αν οι συνέπειες αυτές είναι σημαντικές [25]. Εξάλλου, μολονότι τα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 επιβάλλουν υποχρεώσεις στον μεταφορέα, εντούτοις το άρθρο 20, παράγραφοι 3 και 4, του κανονισμού αυτού, δίνει τη δυνατότητα στον εν λόγω μεταφορέα, υπό ειδικές περιστάσεις, να απαλλαγεί από τις υποχρεώσεις αυτές και εγγυάται ότι αυτός δεν βρίσκεται σε κατάσταση συγκρίσιμη με αυτήν της απόλυτης αδυναμίας.

73. Για τους ίδιους λόγους, προκειμένου το αιτούν δικαστήριο να κρίνει εάν, με βάση το εθνικό δίκαιο, πρέπει να θεωρηθεί ότι οι συμβάσεις που έχουν συναφθεί με τους επιβάτες έχουν λυθεί λόγω αδυναμίας εκτέλεσης, πρέπει το δικαστήριο αυτό να λάβει υπόψη το γεγονός ότι,

[21] Απόφαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2013 (C-509/11, EU:C:2013:613, σκέψη 48).

[22] Βλ. απόφαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, σκέψη 47).

[23] Βλ., κατ' αναλογία προς τη νομολογία σχετικά με την εφαρμογή της αρχής αυτής στις αποφάσεις της Επιτροπής, απόφαση της 6ης Νοεμβρίου 2018, Scuola Elementare Maria Montessori κατά Επιτροπής, Επιτροπή κατά Scuola Elementare Maria Montessori και Επιτροπή κατά Ferracci (C-622/16 P έως C-624/16 P, EU:C:2018:873, σκέψη 82 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[24] Πρβλ. απόφαση της 3ης Μαρτίου 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, σκέψη 42).

[25] Βλ., κατ'αναλογίαν, απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ. (C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 81).

ανεξαρτήτως του εφαρμοστέου στις συμβάσεις αυτές δικαίου, οι συμβάσεις αυτές αφορούν υποχρεώσεις απορρέουσες από τον κανονισμό 1177/2010, ο οποίος, όπως μόλις εξήγησα, δεν περιάγει τον μεταφορέα σε αδυναμία εκτέλεσης των συμβατικών του υποχρεώσεων.

74. Ολοκληρώνοντας την ανάλυση σχετικά με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, προτείνω να δοθεί η απάντηση ότι ο κανονισμός 1177/2010, και ειδικότερα τα άρθρα του 18 και 19, έχει εφαρμογή στην περίπτωση κατά την οποία μια υπηρεσία θαλάσσιας μεταφοράς έχει ακυρωθεί με προειδοποίηση πριν από την αρχικώς προγραμματισμένη αναχώρηση, εξαιτίας καθυστερημένης παράδοσης του πλοίου το οποίο επρόκειτο να παράσχει αυτήν την υπηρεσία μεταφοράς και δεν κατέστη δυνατόν να αντικατασταθεί.

Β. Επί της έννοιας του «τελικού προορισμού» των άρθρων 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010

75. Με το τρίτο ερώτημα, υπό α′, το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να διευκρινίσει εάν η μεταφορά επιβατών με άλλο δρομολόγιο, είτε με εναλλακτικό(ά) δρομολόγιο(α) μέσω διαδρομής διαφορετικής σε σχέση με το αρχικό δρομολόγιο είτε με χερσαία γέφυρα (οδική ή σιδηροδρομική), συνιστά «μεταφορά με άλλο δρομολόγιο προς τον τελικό προορισμό» υπό «συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς», κατά την έννοια του άρθρου 18 του κανονισμού 1177/2010.

76. Με το τρίτο ερώτημα, υπό β′, το δικαστήριο αυτό ζητεί να διευκρινιστεί εάν, σε περίπτωση που δεν υπάρχει απευθείας εναλλακτικό δρομολόγιο για την αρχική γραμμή, οι επιβάτες που μεταφέρονται με άλλο δρομολόγιο, κατά την έννοια του άρθρου 18 του κανονισμού 1177/2010, πρέπει να αποζημιωθούν για τυχόν πρόσθετες οικονομικές δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνονται, αφενός, για τη μετάβαση στους εναλλακτικούς λιμένες επιβίβασης και αποβίβασης και, αφετέρου, για την αναχώρηση από τους λιμένες αυτούς.

77. Το τέταρτο ερώτημα, υπό β′, αφορά επίσης την ερμηνεία της έννοιας του «τελικού προορισμού» σε σχέση με το δικαίωμα αποζημίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 19 του κανονισμού 1177/2010.

78. Προκειμένου να δοθεί απάντηση στα ερωτήματα αυτά, είναι αναγκαίο να ερμηνευθεί η έννοια του «τελικού προορισμού» που μνημονεύεται στις διατάξεις του κανονισμού αυτού[26]. Επομένως, προτείνω να εξεταστούν τα ως άνω ερωτήματα από κοινού.

1. Επί της έννοιας του «τελικού προορισμού»

79. Η έννοια του «τελικού προορισμού» που περιέχεται στα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 αφορά τον τελικό προορισμό, *όπως ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς*. Επομένως, στο σύστημα του εν λόγω κανονισμού, η έννοια αυτή αντιστοιχεί σε προορισμό που έχει συμφωνηθεί από τα μέρη. Στο μέτρο που ένα «εισιτήριο», κατά την έννοια του άρθρου 3, στοιχείο ιδ′, του εν λόγω κανονισμού, συνιστά, κατ' ουσίαν, απόδειξη της ύπαρξης σύμβασης μεταφοράς, ο τελικός προορισμός, ως ουσιώδες στοιχείο αυτής, πρέπει, κατ' αρχήν, να αναγράφεται και στο εισιτήριο.

[26] Βλ. την ανάλυσή μου σχετικά με το δεύτερο ερώτημα και το τέταρτο ερώτημα, υπό α′.

80. Επιπλέον, στο σύστημα του κανονισμού 1177/2010, η έννοια του «τελικού προορισμού» χρησιμοποιείται για να προσδιοριστεί ο τόπος στον οποίον πρέπει να μεταφερθεί ο επιβάτης (και, σε συνδυασμό με την ώρα άφιξης, η σχετική χρονική στιγμή) κατόπιν μεταφοράς με υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, έτσι ώστε να μπορεί να θεωρηθεί ότι η υπηρεσία αυτή εκτελέστηκε κατά τρόπο αποτελεσματικό και ορθό. Πράγματι, αφενός, με τη σύναψη σύμβασης μεταφοράς, ο επιβάτης αποκτά το δικαίωμα για τη μεταφορά στον τελικό προορισμό[27] και, σε περίπτωση ματαίωσης ή καθυστέρησης αναχώρησης, όπως μνημονεύεται στο άρθρο 18 του κανονισμού αυτού, ο επιβάτης έχει δικαίωμα μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο προς τον προορισμό αυτόν. Αφετέρου, εάν ο επιβάτης αντιμετωπίσει καθυστέρηση κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό, ο μεταφορέας υποχρεούται κατ' αρχήν να τον αποζημιώσει με βάση το άρθρο 19 του εν λόγω κανονισμού.

81. Επομένως, η έννοια του «τελικού προορισμού» έχει σημαντικό ρόλο στο πλαίσιο της ευθύνης του μεταφορέα όσον αφορά την εκτέλεση υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών. Επομένως, πρέπει να πρόκειται για προορισμό που καθορίζεται κατά τρόπο ακριβή και «ελεγχόμενο» από τον μεταφορέα, ο οποίος πρέπει να είναι σε θέση να προσδιορίσει τη διάρκεια του ταξιδιού και την ώρα άφιξης σε συνάρτηση με τον προορισμό αυτόν. Εξάλλου, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες στοιχειοθετείται η ευθύνη μεταφορέα βάσει των άρθρων 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 θεσπίζονται κατ' αρχήν για όλους τους επιβάτες στο πλαίσιο της οικείας υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών, είναι απίθανο να μπορεί να προσδιοριστεί ο τελικός προορισμός κατά τρόπο εξατομικευμένο στις συμβάσεις μεταφοράς. Επομένως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η έννοια του «τελικού προορισμού» αντιστοιχεί, κατ' αρχήν, στον λιμένα αποβίβασης που αναφέρεται στη σύμβαση μεταφοράς για το αρχικό δρομολόγιο.

82. Η εκτίμηση αυτή δεν αναιρείται από το επιχείρημα της Irish Ferries ότι ο κανονισμός 1177/2010 χρησιμοποιεί την έννοια του «λιμένα αποβίβασης» και ότι, ως εκ τούτου, η έννοια του «τελικού προορισμού» δεν μπορεί να έχει το ίδιο νόημα με την πρώτη αυτή έννοια. Πράγματι, η έννοια του «λιμένα αποβίβασης» χρησιμοποιείται μόνον στον άρθρο 2 του κανονισμού αυτού για την οριοθέτηση του πεδίου εφαρμογής του. Το γεγονός ότι η διάταξη αυτή δεν χρησιμοποιεί την έννοια του «τελικού προορισμού» οφείλεται στη συμφωνηθείσα ορολογία που έχει τεθεί στη διάταξη αυτή: κατά το άρθρο 2 του κανονισμού 1177/2010, αυτός εφαρμόζεται στις υπηρεσίες μεταφοράς επιβάτη όταν *ο λιμένας επιβίβασης ευρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους* και, αντίστοιχα με το απόσπασμα αυτό, όσον αφορά τις υπηρεσίες από τρίτο κράτος, όταν ο *λιμένας αποβίβασης ευρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους*.

2. Επί της μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο προς τον τελικό προορισμό

83. Μολονότι το άρθρο 18 του κανονισμού 1177/2010 προβλέπει ότι, σε περίπτωση ματαίωσης ή καθυστέρησης αναχωρήσεων, προσφέρεται στον επιβάτη η επιλογή, μεταξύ άλλων, μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο προς τον τελικό προορισμό, όπως αυτός ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς, χωρίς επιπλέον κόστος, υπό συγκρίσιμες συνθήκες και το ταχύτερο δυνατόν, εντούτοις είναι δυνατόν, κατόπιν μεταφοράς με θαλάσσιο μέσο, ο επιβάτης να μην φθάσει στον λιμένα αποβίβασης που αναφέρεται στη σύμβαση μεταφοράς για ένα αρχικό δρομολόγιο.

84. Συγκεκριμένα, λαμβανομένου υπόψη του περιορισμένου αριθμού διαθέσιμων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και λιμένων που έχουν δυνατότητα υποδοχής επιβατηγών πλοίων, δεν μπορεί να απαιτείται να προσφέρεται πάντοτε στους επιβάτες η δυνατότητα μεταφοράς από

[27] Το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010 προβλέπει ότι, σε περίπτωση καθυστέρησης κατά την άφιξη, ο επιβάτης μπορεί να ζητήσει αποζημίωση *χωρίς απώλεια του δικαιώματος μεταφοράς*.

διαδρομή πανομοιότυπη με εκείνη που είχε αρχικώς συμφωνηθεί. Όπως επισημαίνει η Irish Ferries, είναι πιθανόν να μην υπάρχει εναλλακτική υπηρεσία για τη μεταφορά των επιβατών αυτών στην ίδια γραμμή ή την ίδια ημέρα. Επομένως, μια τέτοια απαίτηση θα σήμαινε ότι μετατίθεται το «ταχύτερο δυνατόν» κατά το οποίο πρέπει να πραγματοποιηθεί η μεταφορά με άλλο δρομολόγιο. Για παρόμοιους λόγους, στο πλαίσιο του κανονισμού 261/2004, ο αερομεταφορέας μπορεί να προσφέρει εναλλακτική πτήση προς διαφορετικό αερολιμένα από αυτόν που είχε αρχικώς προγραμματιστεί[28], παρά το γεγονός ότι στον κανονισμό εκείνον ορίζεται με αυστηρούς όρους η έννοια του «τελικού προορισμού». Τούτο ισχύει, επίσης, στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές επιβατών, αν και, στην πράξη, οι υπηρεσίες αυτές δεν χρησιμοποιούνται συχνά με σκοπό τη μετάβαση στον λιμένα αποβίβασης και τη διαμονή σε αυτόν.

85. Ωστόσο, σε περίπτωση μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο, ο μεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει τη μεταφορά προς τον τελικό προορισμό, όπως αυτή ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς για το αρχικό δρομολόγιο ή να αναλάβει αυτός τα έξοδα μεταφοράς[29]. Συγκεκριμένα, το άρθρο 18, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010 ορίζει ότι ο επιβάτης έχει δικαίωμα μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο προς τον τελικό προορισμό και, όπως επισήμανα στο σημείο 81 των παρουσών προτάσεων, η έννοια του «τελικού προορισμού» αντιστοιχεί, κατ' αρχήν, στον λιμένα αποβίβασης που αναγράφεται στη σύμβαση μεταφοράς για το αρχικό δρομολόγιο.

86. Εφόσον, στο πλαίσιο παροχής εναλλακτικής υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών, ο μεταφορέας δεν έχει την υποχρέωση να μεταφέρει τον επιβάτη διά θαλάσσης στον λιμένα αποβίβασης που αναφέρεται στη σύμβαση μεταφοράς για το αρχικό δρομολόγιο, πολλώ μάλλον η διαδρομή με το εναλλακτικό μεταφορικό μέσο δεν χρειάζεται να είναι οπωσδήποτε πανομοιότυπη με αυτήν που αναγράφεται στη σύμβαση μεταφοράς για το αρχικό δρομολόγιο.

87. Ωστόσο, η μεταφορά με άλλο δρομολόγιο πρέπει να πραγματοποιείται πάντοτε υπό «συγκρίσιμες συνθήκες» κατά την έννοια του άρθρου 18 του κανονισμού 1177/2010. Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, επομένως, εάν ένα εναλλακτικό δρομολόγιο μέσω διαφορετικής διαδρομής μπορεί να περιλαμβάνει τη χρήση άλλων τρόπων μεταφοράς, όπως είναι η οδική ή σιδηροδρομική μεταφορά με χερσαία γέφυρα.

88. Ο κανονισμός 1177/2010 δεν ορίζει την έννοια των «συγκρίσιμων συνθηκών» και αναφέρει απλώς, στην αιτιολογική σκέψη 13, ότι στον επιβάτη πρέπει να παρέχεται μεταφορά με άλλο δρομολόγιο «υπό ικανοποιητικές συνθήκες». Οι συνθήκες παροχής της υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών ορίζονται στη σύμβαση μεταφοράς και, ως εκ τούτου, το ζήτημα κατά πόσον οι συνθήκες της εναλλακτικής υπηρεσίας είναι «συγκρίσιμες» πρέπει να εκτιμηθεί σε συνάρτηση με τη σύμβαση αυτή. Επομένως, ο όρος «συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς» αφορά τα ουσιώδη στοιχεία της σύμβασης, όπως είναι η συνολική διάρκεια του ταξιδιού, η ώρα άφιξης, ο αριθμός των πρόσθετων ανταποκρίσεων και η κατηγορία των εισιτηρίων. Βεβαίως, λαμβανομένου υπόψη του σκοπού της εξασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών, η μεταφορά με άλλο δρομολόγιο δεν πρέπει να αποβαίνει εις βάρος του επιβάτη και, επομένως, η οπτική που πρέπει να εφαρμόζεται προκειμένου να διαπιστωθεί εάν οι συνθήκες αυτές είναι «ικανοποιητικές» σε

[28] Κατά το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, «[σ]ε περίπτωση που μια πόλη ή μια περιοχή εξυπηρετείται από περισσότερα του ενός αεροδρόμια, όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει σε έναν επιβάτη μια πτήση προς άλλο αεροδρόμιο από εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο πραγματικός αερομεταφορέας αναλαμβάνει το κόστος μεταφοράς του επιβάτη από το αεροδρόμιο αυτό είτε ως εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση είτε, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλο κοντινό προορισμό».

[29] Βλ. σημεία 91 έως 94 των παρουσών προτάσεων.

σχέση με αυτές που περιλαμβάνονται στη σύμβαση μεταφοράς είναι αυτή του επιβάτη. Ωστόσο, η παραπομπή στους συμβατικούς όρους εξασφαλίζει ότι δεν παραβλέπεται το συμφέρον του μεταφορέα.

89. Καίτοι δεν υφίσταται, στο δίκαιο της Ένωσης, νομοθετικό πλαίσιο de lege lata το οποίο να αφορά άμεσα την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς [30], ωστόσο τούτο δεν σημαίνει ότι η συνδυασμένη μεταφορά δεν συνιστά αποδεκτή λύση στο πλαίσιο του συστήματος προστασίας των επιβατών που έχει θεσπιστεί από το δίκαιο της Ένωσης. Στην πραγματικότητα, μάλιστα, πρόκειται για λύση που χρησιμοποιείται συχνά από τους επιβάτες. Επίσης, είναι πιθανόν, σε ορισμένες περιπτώσεις, η λύση αυτή να είναι η μόνη εναλλακτική υπηρεσία που είναι διαθέσιμη το ταχύτερο δυνατόν.

90. Η μεταφορά με εναλλακτικό(ά) δρομολόγιο(α) μέσω διαδρομής διαφορετικής από αυτήν του αρχικού δρομολογίου ή μέσω χερσαίας γέφυρας (οδικής ή σιδηροδρομικής) μπορεί, επομένως, να συνιστά «μεταφορά με άλλο δρομολόγιο προς τον τελικό προορισμό» υπό «συγκρίσιμες συνθήκες», κατά την έννοια του άρθρου 18 του κανονισμού 1177/2010, εφόσον άλλες συνθήκες της διαδρομής αυτής [31] είναι συγκρίσιμες με αυτές που ορίστηκαν για το αρχικό δρομολόγιο με τη σύμβαση μεταφοράς.

3. Επί των πρόσθετων δαπανών στις οποίες υποβάλλεται επιβάτης που μεταφέρεται με άλλο δρομολόγιο

91. Πρέπει τώρα να εξακριβωθεί εάν ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει σε επιβάτη που μεταφέρεται με άλλο δρομολόγιο, αφενός, τις πρόσθετες δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε ο επιβάτης για να μεταβεί στους εναλλακτικούς λιμένες επιβίβασης και αποβίβασης και, αφετέρου, αυτές στις οποίες υποβλήθηκε κατά την αναχώρηση από τους λιμένες αυτούς.

92. Το άρθρο 18, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του κανονισμού 1177/2010 προβλέπει ότι, όταν μια υπηρεσία μεταφοράς ματαιωθεί, παρέχεται στον επιβάτη η επιλογή μεταξύ της επιστροφής της τιμής του εισιτηρίου ή της μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο προς τον τελικό προορισμό «χωρίς επιπλέον κόστος».

93. Όπως επισήμανα στο σημείο 88 των παρουσών προτάσεων, η μεταφορά με άλλο δρομολόγιο δεν πρέπει να αποβαίνει εις βάρος του επιβάτη. Ούτε όμως μια μεταφορά με άλλο δρομολόγιο πρέπει να περιάγει τον επιβάτη σε υπερβολικά πλεονεκτικότερη θέση σε σχέση με εκείνη που προβλεπόταν στη σύμβαση μεταφοράς την οποία συνήψε.

94. Στο πλαίσιο αυτό, δεν μπορεί να παραβλέπεται ότι, όσον αφορά τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών που δεν έχουν διακοπεί, ο επιβάτης οφείλει πάντοτε να μεταβαίνει στους σχετικούς λιμένες και οι δαπάνες στις οποίες υποβάλλεται υπό τις περιστάσεις αυτές δεν του επιστρέφονται. Λαμβανομένων υπόψη των εκτιμήσεων που διατυπώθηκαν στο προηγούμενο σημείο, η μνεία «χωρίς επιπλέον κόστος» στο άρθρο 18 του κανονισμού 1177/2010 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι καταβάλλονται στον επιβάτη οι δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε εξαιτίας μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο και οι οποίες είναι μεγαλύτερες από εκείνες στις οποίες θα υποβαλλόταν σε περίπτωση που δεν είχε διακοπεί η υπηρεσία μεταφοράς επιβατών.

30 Βλ. Erceg, B., και Vasilj, A., όπ.π., σ. 230.

31 Πρβλ. σημείο 88 των παρουσών προτάσεων.

95. Συνοψίζοντας την ανάλυση σχετικά με το τρίτο ερώτημα, υπό α′ και β′, καθώς και με το τέταρτο ερώτημα, υπό β′, είμαι της γνώμης:

– ότι η έννοια του «τελικού προορισμού», κατά την έννοια των άρθρων 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 αντιστοιχεί, κατ' αρχήν, στον λιμένα αποβίβασης, όπως αυτός προσδιορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς για το αρχικό δρομολόγιο·

– ότι η μεταφορά με άλλο εναλλακτικό(ά) δρομολόγιο(α) μέσω διαδρομής διαφορετικής από εκείνη του αρχικού δρομολογίου ή μέσω χερσαίας γέφυρας (οδικής ή σιδηροδρομικής) μπορεί να συνιστά «μεταφορά με άλλο δρομολόγιο προς τον τελικό προορισμό» υπό «συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς», κατά την έννοια του άρθρου 18 του κανονισμού αυτού, εάν άλλες συνθήκες αυτού του εναλλακτικού δρομολογίου είναι συγκρίσιμες με εκείνες που ορίστηκαν για το αρχικό δρομολόγιο με τη σύμβαση μεταφοράς·

– ότι το άρθρο 18, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του εν λόγω κανονισμού έχει την έννοια ότι η μεταφορά με άλλο δρομολόγιο πρέπει να πραγματοποιείται χωρίς επιπλέον κόστος, οπότε ο μεταφορέας πρέπει να καταβάλει τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκαν οι επιβάτες για να μεταβούν στους εναλλακτικούς λιμένες επιβίβασης και να αποβίβασης, καθώς και τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκαν κατά την αναχώρηση από τους λιμένες αυτούς, εφόσον οι δαπάνες αυτές οφείλονται στη μεταφορά με άλλο δρομολόγιο και είναι μεγαλύτερες από εκείνες στις οποίες θα υποβάλλονταν οι επιβάτες αν δεν είχε διακοπεί η υπηρεσία μεταφοράς επιβατών.

Γ. Επί της αποζημίωσης βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού 1177/2010 υπό το πρίσμα της επιλογής του επιβάτη βάσει του άρθρου 18 του κανονισμού αυτού

96. Με το δεύτερο ερώτημα, το τέταρτο ερώτημα, υπό α′, και το πέμπτο ερώτημα, υπό α′, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί, κατ' ουσίαν, εάν, όταν μία υπηρεσία μεταφοράς επιβατών έχει ακυρωθεί τουλάχιστον επτά εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση και ένας επιβάτης έχει αποζημιωθεί ή μεταφερθεί με άλλο δρομολόγιο ή έχει επιλέξει μεταγενέστερο δρομολόγιο, ο επιβάτης αυτός μπορεί να αξιώσει αποζημίωση εξαιτίας της καθυστέρησης κατά την άφιξη βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού 1177/2010, λαμβανομένης υπόψη της προγραμματισμένης ώρας άφιξης του αρχικού δρομολογίου.

1. Επισκόπηση των ερωτημάτων

97. Το αιτούν δικαστήριο διαιρεί το τέταρτο ερώτημα, υπό α′, σε δύο υποερωτήματα. Το πρώτο υποερώτημα αφορά το ζήτημα εάν εφαρμόζεται το άρθρο 19 του κανονισμού 1177/2010 όταν η υπηρεσία μεταφοράς επιβατών έχει ακυρωθεί τουλάχιστον επτά εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση. Το δεύτερο υποερώτημα, το οποίο υποβάλλεται μόνον σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο πρώτο υποερώτημα, αφορά το ζήτημα εάν επιβάτης ο οποίος, μετά από μια τέτοια ακύρωση, έχει αποζημιωθεί ή έχει μεταφερθεί με άλλο δρομολόγιο ή έχει επιλέξει μεταγενέστερο δρομολόγιο, σύμφωνα με το άρθρο 18 του κανονισμού 1177/2010, μπορεί να αξιώσει αποζημίωση βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού αυτού.

98. Με το πέμπτο ερώτημα, υπό α′, το αιτούν δικαστήριο ερωτά πώς πρέπει να υπολογιστεί η περίοδος καθυστέρησης, κατά την έννοια του άρθρου 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010, υπό τις περιστάσεις που αναφέρονται στο τέταρτο ερώτημα, υπό α′, και

συγκεκριμένα όταν το ταξίδι έχει ακυρωθεί τουλάχιστον επτά εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση και ο επιβάτης έχει μεταφερθεί με άλλο δρομολόγιο ή έχει αποζημιωθεί ή έχει επιλέξει μεταγενέστερο δρομολόγιο.

99. Το δεύτερο ερώτημα αφορά, κατ' ουσίαν, και το ζήτημα εάν η επιλογή από τον επιβάτη της μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 18 του κανονισμού 1177/2010, οδηγεί στη σύναψη νέας σύμβασης μεταφοράς, οπότε το δικαίωμα αποζημίωσης που προβλέπεται από το άρθρο 19 του κανονισμού αυτού πρέπει να εκτιμηθεί όχι σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα άφιξης του αρχικού δρομολογίου, αλλά σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα άφιξης όπως αναφέρεται σε αυτήν την «νέα» σύμβαση μεταφοράς.

100. Στον βαθμό που τα ερωτήματα αυτά αφορούν τη σωρευτική εφαρμογή των άρθρων 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 υπό τις ίδιες περιστάσεις, προτείνω να εξεταστούν από κοινού.

2. Επί της σωρευτικής εφαρμογής των άρθρων 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010

101. Πρώτον, παρατηρείται ότι, όπως προκύπτει από την ανάλυσή μου σχετικά με το πρώτο ερώτημα, το γεγονός ότι η υπηρεσία μεταφοράς επιβατών έχει ακυρωθεί με προειδοποίηση πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση δεν αποκλείει την εφαρμογή του άρθρου 19 του κανονισμού 1177/2010 [32].

102. Δεύτερον, για να δοθεί απάντηση στο δεύτερο ερώτημα και στο τέταρτο ερώτημα, υπό α′, πρέπει να εξεταστεί εάν τα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού αυτού μπορούν να εφαρμοστούν σωρευτικά, έτσι ώστε ο επιβάτης που επέλεξε την εφαρμογή της πρώτης διάταξης να μπορεί πάντοτε να αξιώσει αποζημίωση βάσει της δεύτερης διάταξης.

103. Προκειμένου να ενταχθεί το εν λόγω ζήτημα σε ευρύτερο πλαίσιο, σημειώνεται ότι, αφενός, τα άρθρα 16 έως 18 του κανονισμού 1177/2010, και, αφετέρου, το άρθρο 19 αυτού αφορούν αντιστοίχως τις περιπτώσεις καθυστερημένης αναχώρησης και καθυστερημένης άφιξης. Η θεωρία επισημαίνει ότι ο νομοθέτης της Ένωσης προέβη στη διάκριση αυτή για τον λόγο ότι, στη θαλάσσια μεταφορά, εν αντιθέσει προς τους άλλους τρόπους μεταφοράς, η καθυστέρηση κατά την αναχώρηση μπορεί να αναπληρωθεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, με αποτέλεσμα ο επιβάτης να μπορεί να φθάσει στον τελικό προορισμό την ώρα που προβλέπεται στη σύμβαση μεταφοράς, χωρίς καθυστέρηση [33].

104. Μετά από τη διευκρίνιση αυτή, τίθεται το ερώτημα εάν, όταν η υπηρεσία μεταφοράς επιβατών έχει ακυρωθεί, συντρέχει πάντοτε η περίπτωση καθυστερημένης άφιξης και ο επιβάτης έχει το δικαίωμα αποζημίωσης βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού 1177/2010.

105. Από την ανάγνωση της αιτιολογικής σκέψης 14 του κανονισμού 1177/2010 προκύπτει ότι στο ερώτημα αυτό πρέπει μάλλον να δοθεί καταφατική απάντηση. Η εν λόγω αιτιολογική σκέψη ορίζει ότι «[ο]ι μεταφορείς θα πρέπει να προβλέπουν την καταβολή αποζημίωσης στους επιβάτες, *σε περίπτωση ματαίωσης* ή καθυστέρησης υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών, βάσει ποσοστού επί της τιμής του εισιτηρίου» [34]. Στο πλαίσιο αυτό, η αρχική πρόταση κανονισμού όριζε, σε κάποια από τις διατάξεις της, ότι ο ταξιδιώτης που αντιμετωπίζει καθυστέρηση κατά την άφιξη *εξαιτίας ματαίωσης* ή καθυστέρησης κατά την αναχώρηση μπορεί να απαιτήσει αποζημίωση εξ αυτού του

[32] Βλ. σημεία 63 έως 66 των παρουσών προτάσεων.

[33] Πρβλ. Stec, M., όπ.π., σ. 1409.

[34] Η υπογράμμιση δική μου.

λόγου. Κατόπιν, όμως, της γνώμης του Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση [35], αποφασίστηκε, σύμφωνα με τη γνώμη αυτή, να μην προσδιοριστούν οι δυνητικοί λόγοι καθυστέρησης κατά την άφιξη, οι οποίοι ωστόσο μνημονεύονται στην αιτιολογική σκέψη 14 του κανονισμού 1177/2010.

106. Εξάλλου, κατά το άρθρο 20, παράγραφοι 2 και 4, του κανονισμού 1177/2010, το άρθρο 19 του κανονισμού αυτού δεν εφαρμόζεται, αντιστοίχως, «όταν ο επιβάτης έχει ενημερωθεί για τη *ματαίωση* ή την καθυστέρηση πριν από την αγορά του εισιτηρίου ή όταν ο επιβάτης είναι υπαίτιος για τη ματαίωση ή την καθυστέρηση» και «στις περιπτώσεις που ο μεταφορέας αποδεικνύει ότι η *ματαίωση* ή η καθυστέρηση οφείλεται σε καιρικές συνθήκες» [36]. Συγκεκριμένα, στο σύστημα του κανονισμού 1177/2010, η ματαίωση υπηρεσίας μεταφοράς επιβάτη αφεαυτής δεν οδηγεί σε απώλεια του δικαιώματος μεταφοράς, αλλά σε επιλογή μεταξύ επιστροφής χρημάτων και της μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο το οποίο ενδέχεται να φτάσει στον τελικό προορισμό χωρίς καθυστέρηση. Όταν, σε περίπτωση ματαίωσης, ο επιβάτης διατηρεί το δικαίωμά του για μεταφορά, έχει πάντοτε τη δυνατότητα να επικαλεστεί το άρθρο 19 του κανονισμού αυτού.

107. Τρίτον, τίθεται το ερώτημα εάν η προσφυγή στο άρθρο 18 του κανονισμού 1177/2010 (και το γεγονός ότι είχε προσφερθεί [στον επιβάτη] επιστροφή χρημάτων, μεταφορά με άλλο δρομολόγιο ή επιλογή μεταγενέστερου δρομολογίου) επηρεάζει την εφαρμογή του άρθρου 19 του κανονισμού αυτού.

108. Στο πλαίσιο αυτό, το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010 ορίζει ότι ο επιβάτης μπορεί να ζητήσει αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης κατά την άφιξη *χωρίς απώλεια του δικαιώματος μεταφοράς*. Πράγματι, ο επιβάτης έχει δικαίωμα μεταφοράς για την οποία κατέβαλε το αντίτιμο. Μολονότι η ματαίωση υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών δεν συνεπάγεται την απώλεια του δικαιώματος αυτού [37], εντούτοις τούτο δεν ισχύει όταν, κατόπιν ματαίωσης, ο επιβάτης ζήτησε και έλαβε πλήρη επιστροφή χρημάτων βάσει του άρθρου 18, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού αυτού. Σε μια τέτοια περίπτωση, ο επιβάτης χάνει το δικαίωμα μεταφοράς και για τον λόγο αυτόν το άρθρο 18, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει ότι η επιστροφή της τιμής του εισιτηρίου συνοδεύεται, «εάν συντρέχει περίπτωση, [από] δωρεάν υπηρεσί[α] επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησης, όπως ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς, το ταχύτερο δυνατόν».

109. Αντιθέτως, όταν ένας επιβάτης δεν έχει επιλέξει επιστροφή χρημάτων, αλλά μεταφορά με άλλο δρομολόγιο ή μεταγενέστερο δρομολόγιο, έχει πάντοτε το δικαίωμα μεταφοράς για την οποία κατέβαλε το αντίτιμο και, συνεπώς, μπορεί να ζητήσει αποζημίωση βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού 1177/2010.

110. Απομένει τώρα να διευκρινιστεί εάν, όταν ο επιβάτης έχει μεταφερθεί με άλλο δρομολόγιο ή έχει επιλέξει μεταγενέστερο δρομολόγιο, η αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 19 του κανονισμού 1177/2010 πρέπει να καθοριστεί λαμβανομένης υπόψη της ώρας άφιξης όπως ορίζεται για το αρχικό δρομολόγιο.

[35] Βλ. τροπολογία αριθ. 57 της έκθεσης επί της πρότασης κανονισμού [COM(2008) 817 τελικό, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)].

[36] Η υπογράμμιση δική μου.

[37] Βλ. σημείο 106 των παρουσών προτάσεων.

3. Επί του υπολογισμού της διάρκειας της καθυστέρησης

111. Κατά το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010, οφείλεται αποζημίωση όταν η καθυστέρηση υπερβαίνει τα κατώτατα όρια που ορίζονται στη διάταξη αυτή σε συνάρτηση με τη διάρκεια του ταξιδιού. Η εν λόγω διάταξη αφορά το δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών που αντιμετωπίζουν καθυστέρηση *κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό βάσει της σύμβασης μεταφοράς*. Επομένως, το ζήτημα εάν η καθυστέρηση υπερβαίνει τα όρια αυτά πρέπει να εκτιμάται σε σχέση με την ώρα άφιξης και τη διάρκεια του ταξιδιού όπως ορίζονται στη σύμβαση στην οποία προσδιορίζεται ο τελικός προορισμός.

112. Το ίδιο ισχύει και για τα δικαιώματα των επιβατών που έχουν μεταφερθεί με άλλο δρομολόγιο ή για τα δικαιώματα των επιβατών που έχουν επιλέξει μεταγενέστερο δρομολόγιο.

113. Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο, όταν η αναχώρηση καθυστερήσει ή ακυρωθεί, το άρθρο 18, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του κανονισμού 1177/2010, παραπέμπει επίσης *στον τελικό προορισμό, όπως ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς*, διευκρινίζοντας ότι η μεταφορά με άλλο δρομολόγιο πρέπει να πραγματοποιείται υπό *συγκρίσιμες συνθήκες*. Συναφώς, είναι προφανές ότι ο «τελικός προορισμός» είναι αυτός που ορίστηκε κατά τη σύναψη της σύμβασης με την οποία συμφωνήθηκαν οι συνθήκες της μεταφοράς και η μεταφορά με άλλο δρομολόγιο πραγματοποιείται υπό συνθήκες συγκρίσιμες με αυτές που αρχικώς συμφωνήθηκαν.

114. Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι τα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 μπορούν να εφαρμοστούν σωρευτικώς και χρησιμοποιούν την ίδια διατύπωση ως προς τον «τελικό προορισμό», πρέπει να γίνει δεκτό ότι η διατύπωση αυτή έχει την ίδια έννοια και στις δύο αυτές διατάξεις. Επομένως, η ύπαρξη δικαιώματος αποζημίωσης βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού αυτού πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα των όρων που συμφώνησαν οι συμβαλλόμενοι στη σύμβαση μεταφοράς για το αρχικό δρομολόγιο.

115. Συνεπώς, η καθυστέρηση αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ της συμβατικώς προβλεπόμενης ώρας άφιξης και της πραγματικής ώρας άφιξης στον τελικό προορισμό.

116. Εάν, κατόπιν παροχής εναλλακτικής υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών, ο επιβάτης δεν μεταφέρθηκε στον αρχικώς συμφωνηθέντα τελικό προορισμό, σε περίπτωση που η μεταφορά με άλλο δρομολόγιο συνεχίστηκε από τον εναλλακτικό λιμένα αποβίβασης προς τον προορισμό αυτόν, πρέπει κατ' αρχήν, όπως προτείνει η ΕΑΜ και εφόσον το ζητήσει ο επιβάτης, να υπολογιστεί η καθυστέρηση σε σχέση με την ώρα κατά την οποία ο επιβάτης θα έφθανε στον τελικό προορισμό, όπως ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς.

117. Αντιθέτως, όπως προκύπτει από το σημείο 108 των παρουσών προτάσεων, όταν ο επιβάτης έχει αποζημιωθεί πλήρως, σύμφωνα με το άρθρο 18, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού 1177/2010, δεν τίθεται θέμα αποζημίωσης βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού αυτού.

118. Εν αντιθέσει προς ό,τι φαίνεται να υποστηρίζει η Irish Ferries, το γεγονός ότι η μεταφορά με άλλο δρομολόγιο ή μεταγενέστερο δρομολόγιο ήταν επιλογή του επιβάτη δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση τις ανωτέρω εκτιμήσεις. Συγκεκριμένα, κατά τη σύναψη της αρχικής σύμβασης μεταφοράς, ο επιβάτης αυτός είχε ήδη επιλέξει τον τελικό προορισμό, την ώρα άφιξης και τη διάρκεια του ταξιδιού. Το ότι η υπηρεσία μεταφοράς επιβατών δεν παρασχέθηκε σύμφωνα με τους όρους αυτούς οφείλεται σε πράξεις καταλογιστέες στον μεταφορέα. Εάν γινόταν δεκτό ότι η

μεταγενέστερη επιλογή που επιβάλλεται στον επιβάτη λόγω των πράξεων αυτών του στερεί το δικαίωμά του σε αποζημίωση, τούτο θα σήμαινε ότι αναγνωρίζεται σε μεταφορέα το δικαίωμα να απαλλαγεί από υποχρεώσεις που υπέχει βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού 1177/2010 λόγω μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο προς τον τελικό προορισμό [38]. Εν αντιθέσει προς την περίπτωση πλήρους επιστροφής χρημάτων, από κανένα στοιχείο του κανονισμού δεν προκύπτει ότι μπορεί να δοθεί μια τέτοια λύση σε περίπτωση μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο [39]. Εξάλλου, οι περιπτώσεις στις οποίες δεν εφαρμόζεται η διάταξη αυτή παρατίθενται στο άρθρο 20 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο δεν αναφέρει την περίπτωση κατά την οποία προτείνεται στον επιβάτη τέτοια μεταφορά με άλλο δρομολόγιο.

119. Συνεπώς, προτείνω να δοθεί στο δεύτερο ερώτημα, στο τέταρτο ερώτημα 4, υπό α′, και στο πέμπτο ερώτημα, υπό α′, η απάντηση ότι το άρθρο 19 του κανονισμού 1177/2010 έχει την έννοια ότι, όταν η υπηρεσία μεταφοράς επιβατών ακυρώθηκε με προειδοποίηση πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση και ο επιβάτης επιλέγει μεταφορά με άλλο δρομολόγιο ή με μεταγενέστερο δρομολόγιο, ο επιβάτης αυτός μπορεί να αξιώσει αποζημίωση βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού αυτού, λαμβανομένης υπόψη της καθυστέρησης κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό, όπως αυτός ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς για το αρχικό δρομολόγιο. Όταν ο επιβάτης ζητεί τέτοια αποζημίωση, η καθυστέρηση αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ της ώρας άφιξης που ορίζει η σύμβαση και της ώρας κατά την οποία ο επιβάτης έφθασε στον τελικό προορισμό, όπως αυτός ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς, σε περίπτωση που η μεταφορά με άλλο δρομολόγιο συνεχίστηκε από τον εναλλακτικό λιμένα αποβίβασης προς τον προορισμό αυτόν. Αντιθέτως, επιβάτης ο οποίος επέλεξε και έλαβε πλήρη επιστροφή χρημάτων δεν μπορεί να αξιώσει την αποζημίωση αυτή.

Δ. Επί της έννοιας της «τιμής του εισιτηρίου» κατά την έννοια του άρθρου 19 του κανονισμού 1177/2010

120. Με το πέμπτο ερώτημα, υπό β′, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να προσδιοριστούν τα στοιχεία της «τιμής του εισιτηρίου» κατά την έννοια του άρθρου 19 του κανονισμού 1177/2010. Στο πλαίσιο αυτό, διερωτάται εάν συμπεριλαμβάνονται στην τιμή του εισιτηρίου τα έξοδα που αφορούν πρόσθετες προαιρετικές παροχές τις οποίες έχει επιλέξει ο επιβάτης, όπως η κράτηση καμπίνας, χώρου παραμονής ζώων ή και πρόσβαση σε σαλόνια της διακεκριμένης θέσης.

121. Καίτοι η έννοια της «τιμής του εισιτηρίου» χρησιμοποιείται στα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010, εντούτοις ο κανονισμός αυτός δεν περιλαμβάνει ορισμό της έννοιας αυτής.

122. Κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες του κανονισμού 1177/2010, το Κοινοβούλιο πρότεινε να περιληφθεί ορισμός της έννοιας της «τιμής του εισιτηρίου», ο οποίος θα χρησίμευε ως «βάση για τον καθορισμό κάθε αποζημίωσης». Σύμφωνα με την πρόταση αυτή, επρόκειτο για

[38] Ως εκ περισσού, ο επιβάτης που έχει επιλέξει μεταφορά με άλλο δρομολόγιο μπορεί επίσης να αντιμετωπίσει καθυστέρηση κατά την άφιξη του εναλλακτικού δρομολογίου. Σε μια τέτοια περίπτωση, πρέπει να εξεταστεί εάν εφαρμόζεται το άρθρο 19 του κανονισμού 1177/2010 και στην καθυστέρηση αυτή. Βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 12ης Μαρτίου 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), στο πλαίσιο της οποίας το Δικαστήριο έκρινε ότι επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς ο οποίος έλαβε αποζημίωση λόγω ματαίωσης της πτήσης και αποδέχθηκε την προσφερθείσα σε αυτόν μεταφορά με εναλλακτική πτήση μπορεί να αξιώσει αποζημίωση λόγω της καθυστέρησης της εναλλακτικής πτήσης. Είναι αληθές ότι το άρθρο 7, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004 δεν αφήνει καμία αμφιβολία ως προς το ότι η αποζημίωση οφείλεται και στην περίπτωση κατά την οποία προτείνεται στον επιβάτη μεταφορά με εναλλακτική πτήση προς τον τελικό προορισμό. Από την ανάλυσή μου προκύπτει ότι το ίδιο ισχύει και στο πλαίσιο του κανονισμού 1177/2010. Μολονότι, όμως, η Irish Ferries αναφέρει μια τέτοια περίπτωση, εντούτοις η περίπτωση αυτή δεν μνημονεύεται στα προδικαστικά ερωτήματα.

[39] Βλ. σημείο 108 των παρουσών προτάσεων.

«δαπάνες για τη μεταφορά και τη διαμονή επί του πλοίου. Δεν περιλαμβάνει τα έξοδα για τα γεύματα, τις λοιπές δραστηριότητες και τις αγορές που γίνονται επί του πλοίου»[40]. Η πρόταση αυτή δεν υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο. Αντιθέτως, το Συμβούλιο όρισε τους λεπτομερείς τρόπους υπολογισμού όσον αφορά τα καταβλητέα στον επιβάτη ποσά, σύμφωνα με τα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού αυτού.

123. Από το άρθρο 19 του κανονισμού 1177/2010 προκύπτει ότι η τιμή του εισιτηρίου αποτελεί τη βάση για τον υπολογισμό της αποζημίωσης σε περίπτωση καθυστέρησης κατά την άφιξη. Η αποζημίωση αυτή αντιστοιχεί σε ποσοστό (τουλάχιστον 25 % ή 50 %) επί της τιμής του εισιτηρίου και υπολογίζεται, κατά το άρθρο 19, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, σε σχέση με την τιμή η οποία *όντως καταβλήθηκε* από τον επιβάτη *για την* καθυστερημένη *υπηρεσία μεταφοράς* του.

124. Εξ αυτού συνάγω ότι η τιμή του εισιτηρίου, κατά την έννοια του άρθρου 19, παράγραφος 3, του κανονισμού 1177/2010, αντιστοιχεί στο συνολικό ποσό που κατέβαλε ο επιβάτης ως αντάλλαγμα της υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών. Η αποζημίωση που μνημονεύεται στην εν λόγω διάταξη υπολογίζεται σε σχέση με τη τιμή αυτή και έχει ως αντικείμενο να αντισταθμίσει το ποσό που έχει καταβληθεί για υπηρεσία μεταφοράς επιβατών της οποίας η παροχή δεν εκπληρώθηκε κατά τρόπο σύμφωνο προς τη σύμβαση μεταφοράς[41]. Λαμβανομένης, όμως, υπόψη της σύμβασης, η αδυναμία του μεταφορέα ως προς την παροχή της υπηρεσίας δεν αφορά μόνον τη μη τήρηση της υποχρέωσης όσον αφορά τον τελικό προορισμό, αλλά και τη μη τήρηση της υποχρέωσης όσον αφορά τις συνθήκες της μεταφοράς για τις οποίες ο επιβάτης κατέβαλε το αντίτιμο. Οι συνθήκες αυτές αφορούν, μεταξύ άλλων, την επιλογή καμπίνας, χώρου παραμονής ζώων ή κατηγορίας εισιτηρίου. Αντιθέτως, δεν πρέπει να περιλαμβάνονται στην τιμή του εισιτηρίου τα ποσά που καταβλήθηκαν για παροχές που δεν έχουν σχέση με την παροχή της υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών, όπως οι προμήθειες πρακτορείου ταξιδίων.

125. Συγκεκριμένα, όπως παρατηρεί η Επιτροπή, εν αντιθέσει προς τον κανονισμό 261/2004, ο κανονισμός 1177/2010 δεν προβλέπει τυποποιημένη κατ' αποκοπήν αποζημίωση για κάθε επιβάτη, διότι το ύψος της αποζημίωσης αυτής εξαρτάται από την τιμή του εισιτηρίου που αγόρασε ο επιβάτης. Υπό τις συνθήκες αυτές, το να μη λαμβάνεται υπόψη το είδος του εισιτηρίου και στοιχεία όπως η κατηγορία (πρώτη ή δεύτερη) ή η διαμονή επί του πλοίου δεν θα ήταν σύμφωνο με την επιλογή του νομοθέτη της Ένωσης να μην εισαγάγει τέτοια κατ' αποκοπήν αποζημίωση.

126. Εξάλλου, η ερμηνεία του άρθρου 19 του κανονισμού 1177/2010 την οποία προτείνω παρέχει στον επιβάτη τη δυνατότητα να προσδιορίσει ευχερώς το ποσό της αποζημίωσης την οποία δικαιούται σε περίπτωση ακύρωσης. Σύμφωνα με τη λογική αυτή, μπορούν να αποκλειστούν από την έννοια της «τιμής του εισιτηρίου», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, το μέρος της τιμής του εισιτηρίου που αντιστοιχεί στα ποσά που καταβλήθηκαν για τις παροχές που είναι αυτοτελείς σε σχέση με την παροχή της υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό το μέρος της τιμής του εισιτηρίου μπορεί να προσδιοριστεί σαφώς και «να διαχωρισθεί» από το ποσό που καταβλήθηκε για την υπηρεσία μεταφοράς επιβατών.

[40] Βλ. τροπολογία αριθ. 22 της έκθεσης σχετικά με την πρόταση κανονισμού [COM(2008) 817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)].

[41] Βλ., κατ' αναλογίαν, όσον αφορά την αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 17 του κανονισμού 1371/2007, η οποία διατυπώνεται κατά τρόπο ανάλογο προς το άρθρο 19 του κανονισμού 1177/2010, απόφαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, σκέψη 38), στην οποία το Δικαστήριο επισήμανε ότι η αποζημίωση, «στον βαθμό που υπολογίζεται βάσει του κομίστρου, κατατείνει στην αντιστάθμιση του τιμήματος που κατέβαλε ο επιβάτης ως αντάλλαγμα για υπηρεσία της οποίας η παροχή, εν τέλει, δεν εκπληρώθηκε κατά τρόπο σύμφωνο προς τη σύμβαση μεταφοράς».

127. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, φρονώ ότι στο πέμπτο ερώτημα, υπό β', πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 19 του κανονισμού 1177/2010 έχει την έννοια ότι η τιμή του εισιτηρίου περιλαμβάνει τα έξοδα τα οποία αφορούν τις πρόσθετες προαιρετικές παροχές που έχει επιλέξει ο επιβάτης, όπως η κράτηση καμπίνας ή χώρου παραμονής ζώων ή ακόμη το δικαίωμα πρόσβασης σε σαλόνια της διακεκριμένης θέσης.

Ε. Επί της ερμηνείας του άρθρου 20, παράγραφος 4, του κανονισμού 1177/2010

1. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις επί του έκτου προδικαστικού ερωτήματος

128. Με το έκτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο εάν η καθυστέρηση των 200 ημερών στην παράδοση επιβατηγού πλοίου, η οποία είχε ως συνέπεια την ακύρωση όλων των προγραμματισμένων δρομολογίων σε νέα θαλάσσια γραμμή, μπορεί να θεωρηθεί ως έκτακτη περίσταση κατά την έννοια του άρθρου 20, παράγραφος 4, του κανονισμού 1177/2010 και εάν μια τέτοια καθυστέρηση απαλλάσσει τον μεταφορέα από την υποχρέωσή του να αποζημιώσει τους επιβάτες.

129. Από το άρθρο 20, παράγραφος 4, του κανονισμού 1177/2010 προκύπτει ότι ο μεταφορέας δεν υποχρεούται να αποζημιώσει τους επιβάτες βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού αυτού, εφόσον αποδείξει ότι η ματαίωση ή η καθυστέρηση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις που εμποδίζουν την εκτέλεση της υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών οι οποίες δεν θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί ακόμη και αν είχε ληφθεί κάθε εύλογο μέτρο.

130. Στο ερώτημα αυτό, κατά την περιγραφή των περιστάσεων που ζητεί να εξεταστούν υπό το πρίσμα του άρθρου 20, παράγραφος 4, του κανονισμού 1177/2010, το αιτούν δικαστήριο μνημονεύει απλώς τις «περιστάσεις και εκτιμήσεις που περιγράφονται στο πρώτο ερώτημα». Από τη συνδυασμένη ανάγνωση του πρώτου και του έκτου ερωτήματος προκύπτει ότι, κατά το δικαστήριο αυτό, η καθυστέρηση παράδοσης αποτελεί, κατ' ουσίαν, την αιτία του κωλύματος όσον αφορά την εκτέλεση της επίμαχης υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών.

131. Εξάλλου, μολονότι το πρώτο ερώτημα αναφέρεται σε διάφορες περιστάσεις, ορισμένες, μεταξύ των οποίων και το ότι η εταιρία δεν κατέστη δυνατόν να προμηθευθεί κανένα κατάλληλο εναλλακτικό πλοίο, το ότι δεν υπήρχε κάποια παρόμοια εναλλακτική υπηρεσία και το ότι περισσότεροι από 20 000 επιβάτες επηρεάστηκαν από την καθυστερημένη παράδοση, δεν πρέπει, κατά τη γνώμη μου, να θεωρηθούν ως «έκτακτες περιστάσεις», αλλά μάλλον ως «εύλογα μέτρα», κατά την έννοια του άρθρου 20, παράγραφος 4, του κανονισμού 1177/2010.

2. Επί των κριτηρίων προσδιορισμού των «έκτακτων περιστάσεων»

132. Όπως και οι ανάλογες διατάξεις του κανονισμού 261/2004, το άρθρο 19 του κανονισμού 1177/2010 προβλέπει επί της αρχής το δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών, ενώ το άρθρο 20, παράγραφος 4, του κανονισμού αυτού καθορίζει τις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο θαλάσσιος μεταφορέας δεν υποχρεούται σε καταβολή αυτής της αποζημίωσης. Επομένως, η τελευταία αυτή διάταξη πρέπει να θεωρηθεί ως προβλέπουσα παρέκκλιση από την αρχή που καθιερώνει το άρθρο 19 του εν λόγω κανονισμού και δεν πρέπει να ερμηνεύεται διασταλτικά [42].

[42] Πρβλ. απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 20).

133. Εξάλλου, η αιτιολογική σκέψη 17 του κανονισμού 1177/2010 περιέχει έναν κατάλογο γεγονότων τα οποία ενδέχεται να εμπίπτουν στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων». Ο κατάλογος αυτός («χωρίς όμως να περιορίζονται σε αυτές») δεν είναι εξαντλητικός [43]. Εν πάση περιπτώσει, τα γεγονότα αυτά δεν εντάσσονται φυσικά στην εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς χωρίς προβλήματα και δεν εμπίπτουν στον έλεγχο του μεταφορέα.

134. Στο πλαίσιο αυτό, η αιτιολογική σκέψη 19 του κανονισμού 1177/2010 παραπέμπει στη νομολογία κατά την οποία μπορούν να εμπίπτουν στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» μόνον γεγονότα τα οποία, αφενός, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου μεταφορέα και, αφετέρου, εκφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του. Αυτά τα δύο κριτήρια συνάγονται από τη νομολογία του Δικαστηρίου σχετικά με τον κανονισμό 261/2004. Επομένως, η αιτιολογική σκέψη 19 του κανονισμού 1177/2010 εκφράζει τη βούληση του νομοθέτη της Ένωσης να δοθεί στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» κατά το κανονισμό 1177/2010 η ερμηνεία την οποία ακολούθησε το Δικαστήριο στη σχετική με τον κανονισμό 261/2004 νομολογία του [44].

135. Τέλος, από τη νομολογία αυτή προκύπτει ότι τα δύο κριτήρια πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά [45] και εξετάζονται λαμβάνοντας υπόψη τη φύση ή την αιτία του γεγονότος το οποίο εμπόδισε την εκτέλεση της υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών [46]. Από την εν λόγω νομολογία συνάγεται επίσης ότι τα δύο αυτά κριτήρια είναι τα μόνα που ισχύουν για να διαπιστωθεί εάν υφίστανται έκτακτες περιστάσεις. Πράγματι, ούτε η συχνότητα [47] ούτε ο αιφνίδιος χαρακτήρας [48] ενός γεγονότος σημαίνουν ότι το γεγονός αυτό συνιστά έκτακτη περίσταση.

136. Λαμβανομένων υπόψη των τελευταίων αυτών διευκρινίσεων, επισημαίνεται ότι, αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς της Irish Ferries και της Ιρλανδίας, ο εξαιρετικός και ασυνήθης ή απρόβλεπτος χαρακτήρας της καθυστέρησης παράδοσης δεν μπορεί να οδηγήσει στον χαρακτηρισμό της καθυστέρησης αυτής ως «έκτακτης περίστασης» [49].

[43] Κατά την εν λόγω αιτιολογική σκέψη, «[σ]τις έκτακτες περιστάσεις θα πρέπει να περιλαμβάνονται, χωρίς όμως να περιορίζονται σε αυτές, οι φυσικές καταστροφές, όπως οι πυρκαγιές και οι σεισμοί, οι τρομοκρατικές επιθέσεις, οι πόλεμοι και οι στρατιωτικές ή μη στρατιωτικές ένοπλες συγκρούσεις, οι εξεγέρσεις, οι στρατιωτικές ή παράνομες δημεύσεις, οι εργασιακές συγκρούσεις, η μεταφορά στη στεριά ασθενών, τραυματιών ή νεκρών, οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα ή σε εσωτερικές πλωτές οδούς, τα μέτρα που είναι αναγκαία για την προστασία του περιβάλλοντος, οι αποφάσεις που λαμβάνουν οι φορείς διαχείρισης της κυκλοφορίας ή οι αρχές λιμένα ή οι αποφάσεις αρμόδιων αρχών σχετικές με τη δημόσια τάξη και ασφάλεια, καθώς και για την κάλυψη επειγουσών μεταφορικών αναγκών».

[44] Η έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» χρησιμοποιείται για τον χαρακτηρισμό των περιστάσεων υπό τις οποίες ένας μεταφορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωσή του για αποζημίωση που οφείλεται, κατά τον κανονισμό 261/2004, σε περίπτωση *ματαίωσης ή καθυστέρησης της αναχώρησης* και, κατά τον κανονισμό 1177/2010, σε περίπτωση *καθυστέρησης στην άφιξη*. Είμαι της γνώμης ότι η διαφορά αυτή δεν αποκλείει την εφαρμογή των κριτηρίων για τον προσδιορισμό των «έκτακτων περιστάσεων», τα οποία έθεσε το Δικαστήριο στο πλαίσιο του κανονισμού 261/2004, για τον προσδιορισμό των «έκτακτων περιστάσεων» στο πλαίσιο του κανονισμού 1177/2010.

[45] Βλ., προσφάτως, απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, σκέψη 37).

[46] Βλ., προσφάτως, απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, σκέψη 37).

[47] Πρβλ. απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 36).

[48] Πρβλ. απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψη 41).

[49] Αντιθέτως, οι περιστάσεις που αφορούν τις λεπτομέρειες της καθυστέρησης μπορούν να ληφθούν υπόψη προκειμένου να κριθεί εάν δεν θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί το εμπόδιο όσον αφορά την εκτέλεση της υπηρεσίας μεταφοράς ακόμη και αν είχε ληφθεί κάθε εύλογο μέτρο.

137. Επιπλέον, η διάκριση μεταξύ των έκτακτων περιστάσεων και των περιστάσεων που δεν έχουν τον χαρακτήρα αυτόν δεν μπορεί να γίνεται βάσει μιας απλοποιημένης διαφοροποίησης μεταξύ εξωγενών και ενδογενών περιστάσεων. Με τη νομολογία του, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι πράξεις τρίτων δεν απαλλάσσουν τον μεταφορέα από την υποχρέωσή του για αποζημίωση, καθόσον δεν θεωρούνται έκτακτες περιστάσεις [50].

3. Επί του κριτηρίου που αφορά γεγονός το οποίο συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του θαλάσσιου μεταφορέα

138. Όσον αφορά το κριτήριο που αφορά γεγονός το οποίο συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου μεταφορέα, πρέπει να επισημάνω ότι, για να μπορεί ένας θαλάσσιος μεταφορέας να διασφαλίσει υπηρεσία μεταφοράς επιβατών, πρέπει να διαθέτει πλοίο για τον σκοπό αυτό. A fortiori, το να έχει στη διάθεσή του στόλο είναι απαραίτητο, δηλαδή συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας θαλάσσιας μεταφοράς. Επομένως, βάσει παραλληλισμού με τη συλλογιστική που ανέπτυξε το Δικαστήριο στην απόφαση Krüsemann κ.λπ. [51], μπορεί να γίνει δεκτό ότι η οργάνωση και η συντήρηση του στόλου εμπίπτουν στα συνήθη μέτρα διαχείρισης ενός θαλάσσιου μεταφορέα και ορισμένοι κίνδυνοι που συνοδεύουν τα μέτρα αυτά συνδέονται επίσης αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του μεταφορέα αυτού.

139. Ασφαλώς, ένας μεταφορέας μπορεί να αποφασίσει να προεξοφλήσει την παράδοση ενός πλοίου και να προτείνει τις κρατήσεις στους επιβάτες, πριν το πλοίο αυτό τεθεί στη διάθεσή του. Επ' αυτού, η Irish Ferries ισχυρίζεται ότι μια τέτοια συμπεριφορά είναι συνήθης στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών. Όταν ένας μεταφορέας λαμβάνει μια τέτοια απόφαση, ενώ το συγκεκριμένο πλοίο είναι το μόνο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς σε συγκεκριμένο δρομολόγιο, εκτίθεται σε οικονομικό κίνδυνο τον οποίον πρέπει επίσης να διαχειριστεί. Από την άποψη του συστήματος του κανονισμού 1177/2010, ο οικείος μεταφορέας αναλαμβάνει τον κίνδυνο αυτόν ενσωματώνοντάς τον στη συνήθη δραστηριότητά του.

140. Εξάλλου, οι λεπτομέρειες που αφορούν την παραγγελία και την παράδοση του πλοίου καθορίζονται στη σύμβαση που έχει συνάψει ο μεταφορέας. Όμως, αφενός, κάθε σύμβαση ενέχει κινδύνους [52]. Στην κρινόμενη υπόθεση, η καθυστέρηση παράδοσης οφείλεται σε περιστάσεις που αφορούν τη συμπεριφορά ενός εκ των μερών της σύμβασης ή τη συμπεριφορά των υπεργολάβων του μέρους αυτού [53]. Επομένως, πρόκειται για διαταραχή που εντάσσεται στον συνήθη συμβατικό

[50] Στην απόφαση της 17ης Απριλίου 2018, Krüsemann κ.λπ. (C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17 και C-290/17 έως C-292/17, EU:C:2018:258, σκέψεις 40 έως 44), το Δικαστήριο έκρινε ότι μια «αδέσποτη απεργία» δεν μπορεί να χαρακτηρισθεί ως «έκτακτη περίσταση», στο μέτρο που οι κίνδυνοι που απορρέουν από τις κοινωνικές συνέπειες που συνοδεύουν τα μέτρα αναδιάρθρωσης και αναδιοργάνωσης επιχειρήσεων πρέπει να θεωρηθούν συμφυείς προς την κανονική άσκηση της δραστηριότητας. Εξάλλου, στην απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 29), το Δικαστήριο υπενθύμισε, παραπέμποντας στη διάταξη της 14ης Νοεμβρίου 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), ότι η πρόσκρουση κινητής σκάλας επιβίβασης ενός αεροδρομίου σε αεροσκάφος δεν μπορεί να χαρακτηρισθεί ως «έκτακτη περίσταση». Το Δικαστήριο έκρινε ότι το γεγονός ότι *η τοποθέτηση ενός τέτοιου μηχανισμού πραγματοποιείται κατά κανόνα σε συνεργασία με το πλήρωμα των εκάστοτε αεροσκαφών* καταδεικνύει ότι το γεγονός που προκάλεσε την παράλειψη του μεταφορέα ήταν στον έλεγχο του μεταφορέα αυτού. Ωστόσο, η εκτίμηση αυτή δεν μεταβάλλει το γεγονός ότι το εν λόγω εμπόδιο προκλήθηκε από τις πράξεις τρίτων.

[51] Απόφαση της 17ης Απριλίου 2018 (C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17 και C-290/17 έως C-292/17, EU:C:2018:258, σκέψεις 40 έως 42).

[52] Βλ., μεταξύ άλλων, Moisan, P., «Technique contractuelle et gestion des risques dans les contrats internationaux: les cas de force majeure et d'imprévision», *Les Cahiers de droit*, 1994, τόμος 35(2), σ. 286.

[53] Όπως επισήμανα στην παρουσίαση των πραγματικών περιστατικών, κατά το αιτούν δικαστήριο, η καθυστερημένη παράδοση οφείλεται σε καθυστερήσεις των προμηθευτών εξοπλισμού στους οποίους είχε γίνει υπεργολαβική ανάθεση από το ναυπηγείο και/ή σε κωλύματα σχετικά με τη διαμόρφωση των εξωτερικών χώρων και την παράδοση στοιχείων εσωτερικού χώρου που προορίζονταν για τους κοινόχρηστους χώρους.

κίνδυνο. Πράγματι, από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι η καθυστέρηση οφειλόταν σε πράξη ξένη προς την εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων του συμβαλλομένου ή των υπεργολάβων του, ή ακόμη και προς τις συνήθεις υπηρεσίες ενός ναυπηγείου [54]. Στο πλαίσιο αυτό, ο συνήθης συμβατικός κίνδυνος περιλαμβάνει και την περίπτωση μη εκτέλεσης της σύμβασης. Κατά συνέπεια, το γεγονός ότι η καθυστέρηση διήρκεσε 200 ημέρες δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση την εκτίμηση αυτή.

141. Αφετέρου, κάθε σύμβαση μπορεί να συνιστά μηχανισμό διαχείρισης κινδύνων. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η παραγγελία ενός νέου πλοίου σχεδιάζεται εκ των προτέρων και αποτελεί γενικώς το αντικείμενο λεπτομερούς σύμβασης, η οποία περιλαμβάνει ρήτρες σχετικές με τις καθυστερήσεις όσον αφορά την παράδοση. Στο πλαίσιο αυτό, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η ΕΑΜ βεβαίωσε ότι η συναφθείσα το 2016 σύμβαση στηριζόταν σε τυποποιημένο πρότυπο που χρησιμοποιείται στη διεθνή πρακτική, και προέβλεπε μηχανισμό αποζημίωσης όσον αφορά τις μη επιτρεπόμενες καθυστερήσεις. Η ύπαρξη μηχανισμών διαχείρισης κινδύνων στις συμβάσεις που αφορούν την παράδοση πλοίων επιβεβαιώνει, κατά τη γνώμη μου, ότι αναγνωρίζεται η ύπαρξη του συνήθους συμβατικού κινδύνου που συνδέεται με μια τέτοια παράδοση.

142. Η διαπίστωση αυτή δεν αμφισβητήθηκε από την Irish Ferries, η οποία επισήμανε συναφώς ότι ο μηχανισμός αυτός δεν επαρκούσε για την κάλυψη των απωλειών και των ζημιών που υπέστη η ίδια. Πράγματι, λαμβανομένου υπόψη του επιπέδου προστασίας των επιβατών που επιδιώκει να θεσπίσει το σύστημα του κανονισμού 1177/2010, το γεγονός ότι ο μηχανισμός διαχείρισης του συνήθους συμβατικού κινδύνου δεν επαρκεί, κατά τη γνώμη ενός εκ των συμβαλλομένων, δεν μπορεί να οδηγήσει σε μια κατάσταση στην οποία ο κίνδυνος αυτός βαρύνει τους επιβάτες. Ο μεταφορέας δεν μπορεί, επί ζημία των επιβατών, να αναθέτει σε τρίτους τον οικονομικό κίνδυνο τον οποίον έχει εντάξει στη συνήθη δραστηριότητά του [55].

143. Επομένως, προτείνω να γίνει δεκτό ότι το άρθρο 20, παράγραφος 4, του κανονισμού 1177/2010 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η καθυστέρηση στην παράδοση πλοίου η οποία οφείλεται στη συμπεριφορά ενός εκ των συμβαλλομένων, ή στη συμπεριφορά υπεργολάβων αυτού του συμβαλλομένου, συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου μεταφορέα, εφόσον αυτός άρχισε να δέχεται τις κρατήσεις και συνήψε τις συμβάσεις μεταφοράς με τους επιβάτες πριν τεθεί στη διάθεσή του το πλοίο και, επομένως, δεν εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» κατά την έννοια της διάταξης αυτής.

[54] Θα μπορούσε κάποιος να φανταστεί, για παράδειγμα, την περίπτωση υπό ναυπήγηση πλοίου στο οποίο έχουν επιβληθεί μέτρα στρατιωτικής δήμευσης. Βλ., κατ' αναλογίαν, διάταξη της 14ης Νοεμβρίου 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, σκέψη 19), με την οποία το Δικαστήριο έκρινε ότι εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» η ζημία στο αεροσκάφος που θα εκτελούσε την επίμαχη πτήση *που προκλήθηκε από πράξη ξένη προς τις κανονικές υπηρεσίες ενός αεροδρομίου*, όπως μια πράξη δολιοφθοράς ή τρομοκρατική ενέργεια.

[55] Βλ., κατ' αναλογία, Malenovský, J., «Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU», σε Bobek, M., και Prassl, J. (επιμ.), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart Publishing, Οξφόρδη, 2016, σ. 32, ο οποίος επισημαίνει ότι η επιβολή στους επιβάτες του οικονομικού κινδύνου της δραστηριότητας την οποία ασκεί ελεύθερα ο μεταφορέας αντιβαίνει προς τον σκοπό της εξασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών. Εξάλλου, στην απόφαση του της 4ης Ιουλίου 2018, Wirth κ.λπ. (C-532/17, EU:C:2018:527, σκέψη 23), το Δικαστήριο έκρινε ότι, λαμβανομένου υπόψη του σκοπού της διασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών, η ερμηνεία της έννοιας του «πραγματικού αερομεταφορέα» που πρέπει να γίνει δεκτή είναι αυτή *που εξασφαλίζει ότι οι μεταφερόμενοι επιβάτες θα αποζημιωθούν χωρίς να ληφθούν υπόψη οι διακανονισμοί στους οποίους προέβη ο αερομεταφορέας* που αποφάσισε να διεξαγάγει την επίμαχη πτήση σε συνεργασία με άλλον μεταφορέα προκειμένου να διασφαλίσει την εκτέλεσή της στην πράξη.

144. Λαμβανομένου υπόψη ότι τα δύο κριτήρια για τον προσδιορισμό των «έκτακτων περιστάσεων» πρέπει να πληρούνται σωρευτικώς, η εκτίμηση αυτή θα έπρεπε να αρκεί προκειμένου να κριθεί ότι η καθυστερημένη παράδοση πλοίου δεν συνιστά τέτοια περίσταση. Ωστόσο, για την περίπτωση που το Δικαστήριο δεν δεχθεί την εν λόγω εκτίμηση, θα εξετάσω και το δεύτερο κριτήριο.

4. Επί του κριτηρίου του αποτελεσματικού ελέγχου

145. Στη νομολογία του σχετικά με τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών επιβατών, το Δικαστήριο αναφέρεται στο κριτήριο της αρμοδιότητας του αερομεταφορέα όσον αφορά την εκτίμηση του εάν το γεγονός μπορεί να εξέφυγε του αποτελεσματικού ελέγχου του [56].

146. Στο πλαίσιο αυτό, στην απόφαση van der Lans [57], το Δικαστήριο έκρινε ότι η αποτροπή βλάβης ή η επισκευή την οποία αυτή συνεπάγεται δεν εκφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του οικείου αερομεταφορέα, δεδομένου ότι σε αυτόν απόκειται να διασφαλίζει τη συντήρηση και την ομαλή λειτουργία των αεροσκαφών που εκμεταλλεύεται για τους σκοπούς των οικονομικών του δραστηριοτήτων.

147. Όπως παρατήρησα στο σημείο 138 των παρουσών προτάσεων, στην αρμοδιότητα ενός θαλάσσιου μεταφορέα απόκειται να διασφαλίσει την οργάνωση και τη συντήρηση του στόλου που εκμεταλλεύεται για τους σκοπούς των οικονομικών του δραστηριοτήτων. Προς τούτο, συνάπτει, μεταξύ άλλων, όπως καταδεικνύει η υπό κρίση υπόθεση, συμβάσεις για τη ναυπήγηση πλοίων. Επομένως, εν αντιθέσει προς την κατάσταση την οποία αφορούσε η απόφαση van der Lans [58], σε μια τέτοια περίπτωση ο μεταφορέας δεν εκμεταλλεύεται ακόμη το πλοίο που παρήγγειλε.

148. Στο πλαίσιο αυτό, η σύναψη των συμβάσεων και το περιεχόμενό τους δεν εκφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του οικείου μεταφορέα, γεγονός το οποίο του παρέχει τη δυνατότητα να διαχειριστεί ορισμένους κινδύνους, συμπεριλαμβανομένου του οικονομικού κινδύνου στον οποίον εκτίθεται. Επομένως τίθεται το ακόλουθο ερώτημα: συνιστά η εμπρόθεσμη εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων από ένα από τα μέρη και από τους υπεργολάβους του περίσταση *δυνάμενη όντως να τεθεί υπό έλεγχο* από τον μεταφορέα; [59]

149. Με τη νομολογία του, το Δικαστήριο έχει ήδη αποφανθεί επί του κριτηρίου του αποτελεσματικού ελέγχου σε σχέση με πράξεις τρίτων οι οποίες συνιστούν –ή προκάλεσαν– συμβάντα που ενδέχεται να εμπίπτουν στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων». Από τη νομολογία προκύπτει ότι δεν εκφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του μεταφορέα οι πράξεις τρίτων που πραγματοποιούνται σε συνεργασία με τον μεταφορέα αυτόν ή οι πράξεις που οφείλονται σε απόφασή του [60].

[56] Βλ., προσφάτως, αποφάσεις της 26ης Ιουνίου 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, σκέψη 20), και της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 26).

[57] Απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψη 43).

[58] Απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

[59] Επισημαίνεται ότι η σύμβαση του 2016 δεν συνήφθη από την Irish Ferries αλλά από την ICG. Όμως, από κανένα στοιχείο της παρούσας προδικαστικής παραπομπής δεν προκύπτει ότι, λαμβανομένων υπόψη των σχέσεων μεταξύ των οντοτήτων αυτών, το γεγονός που μπορούσε να τεθεί υπό έλεγχο από την ICG δεν μπορούσε να τεθεί υπό έλεγχο από την Irish Ferries.

[60] Βλ. υποσημείωση 50.

150. Με την απόφασή Transportes Aéreos Portugueses[61], το Δικαστήριο προέβη πρόσφατα σε νέες διευκρινίσεις υπό το πρίσμα της νομολογίας αυτής. Κατ' αρχάς, στη σκέψη 42 της απόφασης αυτής, το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι ο επιβάτης συνδέεται με τον μεταφορέα με σύμβαση μεταφοράς και απόκειται στον επιβάτη να φροντίζει ώστε να μην παρακωλύει την ορθή εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς. Εν συνεχεία, στη σκέψη 43, το Δικαστήριο έκρινε, πρώτον, ότι η ενοχλητική συμπεριφορά επιβάτη, η οποία δικαιολόγησε την αλλαγή πορείας της οικείας πτήσης, δεν είναι, κατ' αρχήν, δυνατόν να τεθεί υπό έλεγχο από τον οικείο πραγματικό αερομεταφορέα, δεδομένου ότι η συμπεριφορά και οι αντιδράσεις επιβάτη στις υποδείξεις του πληρώματος δεν είναι προβλέψιμες, και, δεύτερον, ότι, επί του αεροσκάφους, ο κυβερνήτης όπως και το πλήρωμα διαθέτουν περιορισμένα μόνο μέσα για να θέσουν υπό έλεγχο έναν τέτοιο επιβάτη. Εξ αυτού συνάγω το συμπέρασμα ότι το γεγονός ότι ο μεταφορέας θέτει τις ρήτρες της σύμβασης που συνήψε με τον επιβάτη δεν σημαίνει αυτομάτως ότι η συμπεριφορά του επιβάτη μπορεί να τεθεί υπό έλεγχο από τον μεταφορέα αυτόν. Ωστόσο, το Δικαστήριο διευκρίνισε, επίσης, στο πλαίσιο του κριτηρίου του αποτελεσματικού ελέγχου, ότι πρέπει να εξακριβωθεί εάν ο μεταφορέας συνέβαλε στην εκδήλωση της ενοχλητικής συμπεριφοράς του οικείου επιβάτη ή εάν ο μεταφορέας αυτός ήταν σε θέση να προβλέψει μια τέτοια συμπεριφορά και να λάβει τα κατάλληλα μέτρα, στηριζόμενος σε ενδείξεις προμηνύουσες τέτοια συμπεριφορά[62]. Κατά το Δικαστήριο, υπό τις περιστάσεις αυτές, η ενοχλητική συμπεριφορά επιβάτη θα μπορούσε να τεθεί υπό έλεγχο από τον εν λόγω μεταφορέα[63].

151. Συναφώς, παρατηρώ ότι η Irish Ferries ισχυρίζεται ότι πριν από τη σύναψη της σύμβασης του 2016 είχε προηγηθεί αξιολόγηση των ναυπηγείων και έγινε συνετή επιλογή. Η ΕΑΜ δεν αμφισβητεί τη διαπίστωση αυτή. Επομένως, από κανένα στοιχείο δεν μπορεί να συναχθεί ότι η Irish Ferries ή η ICG συνέβαλαν, κατά την έννοια της νομολογίας που απορρέει από την απόφαση Transportes Aéreos Portugueses[64], ενεργά ή εξ αμελείας, στην καθυστερημένη παράδοση του πλοίου. Για τους λόγους αυτούς, εάν το Δικαστήριο δεν δεχθεί την ανάλυσή μου σχετικά με το πρώτο κριτήριο για τον προσδιορισμό των «έκτακτων περιστάσεων» και προβεί στην εξέταση του δεύτερου κριτηρίου, προτείνω να γίνει δεκτό ότι η καθυστερημένη παράδοση πλοίου δεν μπορούσε να τεθεί υπό τον έλεγχο του μεταφορέα. Συνεπώς, αυτή η καθυστερημένη παράδοση θα μπορούσε να απαλλάξει τον μεταφορέα από την ευθύνη του θεωρούμενη ως έκτακτη περίσταση.

5. Επί των εύλογων μέτρων

152. Ακόμη και αν υποτεθεί ότι η καθυστέρηση στην παράδοση ενός πλοίου μπορεί να συνιστά «έκτακτη περίσταση», εναπόκειται περαιτέρω στον μεταφορέα να αποδείξει ότι, ακόμα κι αν χρησιμοποιούσε κάθε εύλογο μέτρο, δηλαδή όλες τις δυνατότητες που διαθέτει σε προσωπικό ή υλικά μέσα, καθώς και τις χρηματοοικονομικές του δυνατότητες, δεν θα μπορούσε προφανώς, εκτός αν είχε υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχείρησής του στο δεδομένο χρονικό σημείο, να αποτρέψει τη ματαίωση ή τη καθυστέρηση της υπηρεσίας μεταφοράς ως ενδεχόμενη συνέπεια των έκτακτων περιστάσεων που αντιμετώπισε[65]. Στο πλαίσιο

[61] Απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

[62] Βλ., προσφάτως, απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, σκέψη 45).

[63] Βλ., προσφάτως, απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, σκέψη 47).

[64] Απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

[65] Βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 12ης Μαΐου 2011, Eglītis και Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, σκέψη 25).

αυτό, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνον τα μέτρα των οποίων η λήψη είναι πράγματι δυνατόν να βαρύνει τον οικείο μεταφορέα, αποκλειομένων των μέτρων που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα τρίτων [66].

153. Είναι, βεβαίως, αληθές ότι στο αιτούν δικαστήριο απόκειται να εκτιμήσει εάν, υπό τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υπόθεσης, ο μεταφορέας είχε στη διάθεσή του εύλογα μέτρα για να αποτρέψει την επίμαχη έκτακτη περίσταση. Εντούτοις, προκειμένου να καθοδηγήσει το αιτούν δικαστήριο και να δώσει μια χρήσιμη απάντηση στο ερώτημα του τελευταίου, το Δικαστήριο μπορεί να παράσχει διευκρινίσεις επί του πλέον εριζόμενου από τους διαδίκους ζητήματος της κύριας δίκης [67].

154. Συγκεκριμένα, η ΕΑΜ υποστηρίζει ότι η Irish Ferries δεν έλαβε τα εύλογα μέτρα που είχε στη διάθεσή της για να αποτρέψει τη ακύρωση των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών. Ειδικότερα, η Irish Ferries είχε αποδεχθεί κρατήσεις για υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών με το πλοίο, σε περίοδο κατά την οποία δεν είχε ούτε την κυριότητα ούτε την κατοχή του πλοίου και δεν μπορούσε να είναι βέβαιη ότι, κατά τον χρόνο που έπρεπε να παρασχεθούν οι υπηρεσίες μεταφοράς, θα είχε την κυριότητα ή την κατοχή του πλοίου. Αντιθέτως, η Irish Ferries ισχυρίζεται ότι η μη αποδοχή κρατήσεων για υπηρεσίες μεταφοράς σε μια νέα γραμμή θα συνιστούσε θυσία υπερβαίνουσα τις δυνατότητες της, κατά την έννοια της νομολογίας.

155. Ασφαλώς, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι το χρονικό διάστημα που είχε προβλέψει η Irish Ferries μεταξύ της παράδοσης του πλοίου και της θέσης του σε λειτουργία δεν ήταν αρκετό προκειμένου να γίνει δεκτό ότι ο μεταφορέας αυτός δεν διέθετε πλέον κατάλληλα μέτρα για να αποφύγει τη μη εκπλήρωση όσον αφορά την εκτέλεση της υπηρεσίας μεταφοράς.

156. Τούτου δοθέντος, εάν, αντιθέτως προς όσα προτείνω με τις παρούσες προτάσεις, το Δικαστήριο κρίνει ότι η καθυστερημένη παράδοση πλοίου για μια νέα γραμμή δεν συνιστά γεγονός που συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου μεταφορέα (πρώτο κριτήριο για τον προσδιορισμό των «έκτακτων περιστάσεων»), δεν μπορεί, κατά τη γνώμη μου, να απαιτείται από τον μεταφορέα αυτόν να μην αποδέχεται τις κρατήσεις μέχρις ότου το πλοίο τεθεί στη διάθεσή του από το ναυπηγείο, με όλη την απαιτούμενη πιστοποίηση. Πράγματι, το να γίνει δεκτό ότι η μη αποδοχή των κρατήσεων μέχρι την – απρόβλεπτη– χρονική στιγμή που θα αντιμετωπιστεί η καθυστέρηση αυτή, ή ακόμη και χωρίς κανένα χρονικό περιορισμό, συνιστά «εύλογο μέτρο», θα ερχόταν σε αντίθεση με την εκτίμηση ότι η καθυστέρηση αυτή δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας και, ως εκ τούτου, ενδέχεται να εμπίπτει στην έννοια της «έκτακτης περίστασης».

157. Με την επιφύλαξη των ανωτέρω παρατηρήσεων, σχετικά με το δεύτερο κριτήριο για τον προσδιορισμό των «έκτακτων περιστάσεων», εμμένω στη θέση που εξέθεσα στο σημείο 143 των παρουσών προτάσεων. Δεδομένου ότι, κατά την άποψη αυτή, στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν πληρούται το πρώτο κριτήριο για τον προσδιορισμό των «έκτακτων περιστάσεων», δεν είναι αναγκαίο να εξεταστεί το δεύτερο κριτήριο ούτε το ζήτημα κατά πόσον ο μεταφορέας είχε στη διάθεσή του «εύλογα μέτρα».

66 Βλ., κατ' αναλογίαν, αποφάσεις της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 44), και της 26ης Ιουνίου 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, σκέψη 27).

67 Κατ' αυτόν τον τρόπο, η απάντηση του Δικαστηρίου θα έχει πιο γενική εμβέλεια, όσον αφορά το σχετικό με τα «εύλογα μέτρα» ζήτημα, και θα είναι χρήσιμη για όλα τα εθνικά δικαστήρια της Ένωσης, με την επιφύλαξη ότι απόκειται στο αιτούν δικαστήριο στην υπό κρίση υπόθεση να εκτιμήσει εάν, υπό τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υπόθεσης, ο μεταφορέας είχε στη διάθεσή του εύλογα μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 20, παράγραφος 4, του κανονισμού 1177/2010. Πρβλ. Šváby, D., «La responsabilité en matière de transport de viéride à l'interdition de trimessaires juridiques», σε Petrlík, D., Bobek, M., J. M. (επιμ.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, Bruylant, Βρυξέλλες, 2020, σ. 491.

ΣΤ. Επί της ερμηνείας του άρθρου 24 του κανονισμού 1177/2010

158. Με το έβδομο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν μια αίτηση αποζημίωσης βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού 1177/2010, μπορεί να εξομοιωθεί με παράπονο, κατά την έννοια του άρθρου 24 του κανονισμού αυτού, οπότε ένας επιβάτης πρέπει να υποβάλει στον μεταφορέα την αίτησή του για αποζημίωση εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία παρασχέθηκε ή θα έπρεπε να έχει παρασχεθεί η υπηρεσία μεταφοράς, προκειμένου ο εθνικός φορέας που είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού αυτού να μπορεί να επιβάλει κυρώσεις για τη μη καταβολή της αποζημίωσης αυτής.

159. Μολονότι το αιτούν δικαστήριο δεν διευκρινίζει τον αριθμό των επιβατών ούτε τον χρόνο κατά τον οποίον αυτοί υπέβαλαν τις αιτήσεις αποζημίωσης βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού 1177/2010, εντούτοις το έβδομο ερώτημα φαίνεται να προκύπτει από το επιχείρημα της Irish Ferries ότι η ΕΑΜ δεν περιόρισε την ισχύ της απόφασης και των ειδοποιήσεων στους επιβάτες που είχαν υποβάλει παράπονο σύμφωνα με το άρθρο 24 του κανονισμού αυτού. Επομένως, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ως πρόδηλο ότι το ερώτημα αυτό ουδεμία σχέση έχει με την πραγματικότητα ή με το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης.

160. Επισημαίνεται εκ προοιμίου ότι το άρθρο 24, παράγραφος 2, του κανονισμού 1177/2010 δεν ορίζει μόνον την προθεσμία για την υποβολή παραπόνου, αλλά και τις προθεσμίες εντός των οποίων ο μεταφορέας οφείλει να εξετάσει την καταγγελία και να την αποδεχθεί ή να την απορρίψει. Ομοίως, το άρθρο 19 του κανονισμού αυτού προβλέπει ειδική προθεσμία για την εξέταση αιτήσεων αποζημίωσης που υποβάλλονται βάσει της διάταξης αυτής. Συγκεκριμένα, το άρθρο 19, παράγραφος 5, του εν λόγω κανονισμού επιβάλλει στον μεταφορέα την υποχρέωση να καταβάλει στον επιβάτη την οφειλόμενη αποζημίωση εντός μηνός από την υποβολή της αίτησης αποζημίωσης. Υπό τις συνθήκες αυτές, θα μπορούσε, βεβαίως, a priori, να υποστηριχθεί ότι η διάταξη αυτή συνιστά lex specialis σε σχέση με το άρθρο 24, παράγραφος 2, του κανονισμού 1177/2010, στο μέτρο που οι δύο αυτές διατάξεις αφορούν τις προθεσμίες για την εξέταση των αιτήσεων αποζημίωσης, χωρίς να επηρεάζουν την προθεσμία για την υποβολή παραπόνου που τάσσεται με το άρθρο 24, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού.

161. Εξάλλου, το άρθρο 24, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010 επιβάλλει στους μεταφορείς την υποχρέωση να διαθέτουν μηχανισμό διεκπεραίωσης των παραπόνων σχετικά με δικαιώματα και υποχρεώσεις που καλύπτονται από τον κανονισμό αυτό. Η διάταξη αυτή θα μπορούσε να δημιουργήσει την εντύπωση ότι η έννοια του «παραπόνου» αφορά όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που καλύπτονται από τον κανονισμό 1177/2010, περιλαμβανομένου του προβλεπόμενου στο άρθρο 19 του κανονισμού αυτού δικαιώματος αποζημίωσης.

162. Εντούτοις, είμαι της γνώμης ότι, στο σύστημα του κανονισμού 1177/2010, μια αίτηση αποζημίωσης δεν μπορεί να εξομοιωθεί με παράπονο.

163. Συγκεκριμένα, πρώτον, για να περιγράψει το γεγονός που ενεργοποιεί την προθεσμία για τον μεταφορέα, το άρθρο 19, παράγραφος 5, του κανονισμού 1177/2010 δεν παραπέμπει στον χρόνο παραλαβής του παραπόνου, αλλά στον χρόνο υποβολής της αίτησης αποζημίωσης.

164. Δεύτερον, εν αντιθέσει προς το άρθρο 24, παράγραφος 2, του κανονισμού 1177/2010, στο άρθρο 19, παράγραφος 5, του κανονισμού αυτού δεν προβλέπεται ότι ο μεταφορέας εξετάζει την αίτηση αποζημίωσης και μπορεί να την αποδεχθεί ή να την απορρίψει. Κατά την τελευταία αυτή

διάταξη, «[η] αποζημίωση καταβάλλεται εντός μηνός από την υποβολή της αίτησης αποζημίωσης». Η διαφορά αυτή μεταξύ του τρόπου εξέτασης παραπόνων και των αιτήσεων αποζημίωσης ανταποκρίνεται απολύτως στη φύση των τελευταίων. Συγκεκριμένα, κατά το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010, η καθυστέρηση κατά την άφιξη γεννά υπέρ του επιβάτη χρηματική απαίτηση, την καταβολή της οποίας μπορεί να ζητήσει ο επιβάτης από τον μεταφορέα, ο οποίος, ως οφειλέτης, οφείλει να ικανοποιήσει το αίτημα.

165. Τρίτον, κατά το άρθρο 25, παράγραφος 3, του κανονισμού 1177/2010, κάθε επιβάτης δύναται να υποβάλει παράπονο, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, στον αρμόδιο φορέα που ορίζεται βάσει της παραγράφου 1 ή σε οποιονδήποτε άλλο αρμόδιο φορέα ορίζει κράτος μέλος, για παραβίαση διατάξεων του εν λόγω κανονισμού[68]. Η διάταξη αυτή προβλέπει επίσης ότι κάθε κράτος μέλος δύναται να αποφασίσει ότι ο επιβάτης, ως πρώτο βήμα, υποβάλλει τα παράπονα του στον μεταφορέα ή ότι ο εθνικός φορέας ενεργεί ως δευτεροβάθμιο όργανο. Εξ αυτού συνάγω ότι οι μεταφορείς και οι εθνικοί φορείς είναι επιφορτισμένοι με την εξέταση των παραπόνων που έχουν το ίδιο αντικείμενο ή με την εξέταση των ίδιων παραπόνων.

166. Στο πλαίσιο αυτό, η αιτιολογική σκέψη 24 του κανονισμού 1177/2010 διευκρινίζει ότι ο ορισμός εθνικών φορέων που είναι αρμόδιοι να εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση προς τον κανονισμό αυτόν δεν επηρεάζει τα δικαιώματα των επιβατών να ασκούν ένδικα μέσα σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Επομένως, ο επιβάτης μπορεί να επικαλεστεί την απαίτησή του βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού 1177/2010 ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων. Στο πλαίσιο μιας τέτοιας ένδικης διαδικασίας, η δίμηνη προθεσμία δεν έχει εφαρμογή. Η παραπομπή στο εθνικό δίκαιο, η οποία περιλαμβάνεται στην αιτιολογική σκέψη 24 του εν λόγω κανονισμού, επιβεβαιώνει την ερμηνεία αυτή. Πράγματι, η παραδοχή ότι η προθεσμία των δύο μηνών ισχύει στο πλαίσιο εξωδικαστικής διαδικασίας θα κατέληγε να επιβάλλει στον επιβάτη την υποχρέωση να ακολουθήσει τη δικαστική διαδικασία, χωρίς να παρέχεται στους εθνικούς φορείς που είναι υπεύθυνοι για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τον κανονισμό 1177/2010 η δυνατότητα να επιβάλλουν κυρώσεις σε περίπτωση μη αποζημίωσης του εν λόγω επιβάτη λόγω της παρέλευσης της προθεσμίας αυτής.

167. Επομένως, το άρθρο 24, παράγραφος 2, του κανονισμού 1177/2010 έχει την έννοια ότι η επιβολή κύρωσης στον μεταφορέα λόγω μη καταβολής στον επιβάτη της αποζημίωσης που του οφείλεται βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού αυτού δεν εξαρτάται από την προϋπόθεση να έχει υποβάλει ο επιβάτης στον μεταφορέα την αίτηση αποζημίωσης εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία παρασχέθηκε ή θα έπρεπε να έχει παρασχεθεί η υπηρεσία.

Ζ. Επί της ερμηνείας του άρθρου 25 του κανονισμού 1177/2010

168. Με το όγδοο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί εάν η αρμοδιότητα του εθνικού φορέα ο οποίος είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού 1177/2010 και έχει συσταθεί από ένα κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 25, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, περιορίζεται στις υπηρεσίες μεταφοράς από λιμένες που βρίσκονται στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους ή εάν η αρμοδιότητα αυτή καλύπτει και τις υπηρεσίες μεταφοράς για την επιστροφή από άλλο κράτος μέλος προς τους λιμένες αυτούς.

[68] Πρέπει να σημειωθεί ότι στην αιτιολογική σκέψη 23 του κανονισμού 1177/2010 αναφέρεται ως παράδειγμα παραπόνου η συνδρομή σε λιμένα ή επί του πλοίου.

169. Από το γράμμα του άρθρου 25 του κανονισμού 1177/2010 θα μπορούσε να συναχθεί ότι στο ερώτημα αυτό πρέπει να δοθεί αρνητική απάντηση. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, ο εθνικός φορέας που έχει ορισθεί από κράτος μέλος είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού αυτού όσον αφορά υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών από τους λιμένες που βρίσκονται στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους, καθώς και υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών από τρίτες χώρες προς τους λιμένες αυτούς.

170. Το αιτούν δικαστήριο φαίνεται να έχει πλήρη επίγνωση των συνεπειών της γραμματικής ερμηνείας της εν λόγω διάταξης. Από τη διατύπωση του όγδοου ερωτήματος προκύπτει ότι το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί εάν μπορεί να οδηγήσει σε διαφορετική ερμηνεία της ίδιας διάταξης το γεγονός ότι η αρμοδιότητα ενός εθνικού φορέα ασκείται σε σχέση με υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών για τις οποίες η μεταφορά αφορά τη διαδρομή μετ' επιστροφής από την Ιρλανδία στη Γαλλία.

171. Στο πλαίσιο αυτό, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Irish Ferries επισήμανε ότι, για ορισμένους επιβάτες, η μεταφορά δεν αφορούσε τη διαδρομή μετ' επιστροφής από λιμένα που ευρίσκεται στο ιρλανδικό έδαφος. Κατά την Irish Ferries, άνω του ημίσεος των δρομολογίων είχαν ως αφετηρία τη Γαλλία. Εντούτοις, η διατύπωση του όγδοου ερωτήματος αναφέρεται ρητώς σε δρομολόγια με την έννοια της επιστροφής (a return sailing) και, επομένως, το εν λόγω ερώτημα πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα αυτό.

1. Επί του άρθρου 25, παράγραφοι 1 και 3, του κανονισμού 1177/2010

172. Πρέπει να εξεταστεί, κατ' αρχάς, η επιχειρηματολογία της ΕΑΜ, η οποία αντλείται από το άρθρο 25, παράγραφος 3, του κανονισμού 1177/2010 και σύμφωνα με την οποία κάθε επιβάτης δύναται να υποβάλει παράπονο στον αρμόδιο φορέα που ορίζεται βάσει του άρθρου 25, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού ή σε οποιονδήποτε άλλο αρμόδιο φορέα που ορίζει κράτος μέλος. Η ΕΑΜ ερμηνεύει την παραπομπή σε «οποιονδήποτε άλλο αρμόδιο φορέα ορίζει κράτος μέλος» υπό την έννοια ότι ένας επιβάτης μπορεί να υποβάλει το παράπονό του σχετικά με τη μεταφορά που αφορά ταξίδι με επιστροφή στους φορείς των δύο κρατών μελών στο έδαφος των οποίων βρίσκονται οι λιμένες τους οποίους αφορά η μεταφορά αυτή.

173. Δεν είμαι, όμως, πεπεισμένος από την ερμηνεία του άρθρου 25 του κανονισμού 1177/2010 που προτείνει η ΕΑΜ, σύμφωνα με την οποία ο επιβάτης μπορεί να επιλέξει τον φορέα στον οποίο μπορεί να υποβάλει το παράπονό του, καθόσον η ερμηνεία αυτή ισοδυναμεί με αναγνώριση της ύπαρξης συντρέχουσας αρμοδιότητας εθνικών φορέων δύο κρατών μελών στο πλαίσιο της οποίας οι φορείς αυτοί διασφαλίζουν τη συμμόρφωση προς τον κανονισμό αυτόν όσον αφορά τις ίδιες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών.

174. Συγκεκριμένα, το όγδοο ερώτημα δεν περιορίζεται στο ζήτημα σε ποιο κράτος μέλος μπορεί ένας επιβάτης να υποβάλει το παράπονό του, αλλά αφορά γενικότερα την αρμοδιότητα των εθνικών φορέων που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού 1177/2010 και ορίζονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 25, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού.

175. Συναφώς, ο εθνικός φορέας που έχει οριστεί από κράτος μέλος είναι επιφορτισμένος με την άσκηση της γενικής εποπτείας του όσον αφορά την εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού 1177/2010 στο πλαίσιο των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών από λιμένες οι οποίοι ευρίσκονται στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους και των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών

από τρίτες χώρες προς τους λιμένες αυτούς. Όπως προκύπτει από τη διάταξη αυτή, ο εν λόγω φορέας λαμβάνει κατ' αυτόν τον τρόπο τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσει τη συμμόρφωση προς τον ως άνω κανονισμό.

176. Σύμφωνα με το άρθρο 28 του κανονισμού 1177/2010, τα κράτη μέλη θεσπίζουν, με τη σειρά τους, κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων του κανονισμού αυτού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Στο ιρλανδικό δίκαιο, η μη συμμόρφωση προς τις ειδοποιήσεις οι οποίες αφορούν τέτοιες παραβιάσεις και εκδίδονται από την ΕΑΜ τιμωρείται με πρόστιμα. Πάντως, η αρμοδιότητα έκδοσης τέτοιων ειδοποιήσεων πρέπει να ασκείται από εθνικό φορέα υπεύθυνο για την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού, όπως η ΕΑΜ, εντός των προβλεπόμενων στο άρθρο 25, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού ορίων.

177. Επομένως, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι οποιοσδήποτε εθνικός φορέας έχει την αρμοδιότητα σε θέματα γενικής εποπτείας των οικείων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, διότι η αρμοδιότητα αυτή συνεπάγεται τη δυνατότητα επιβολής κυρώσεων για παραβιάσεις του κανονισμού 1177/2010 οι οποίες εμπίπτουν στην εδαφική έκταση της αρμοδιότητας αυτής.

178. Κατά την εξέταση, τώρα, του άρθρου 25, παράγραφος 3, του κανονισμού 1177/2010, παρατηρείται ότι το άρθρο αυτό αφορά μόνον την εξέταση παραπόνων. Επιπλέον, κατά την εν λόγω διάταξη, τα παράπονα αυτά μπορούν να υποβάλλονται στον *αρμόδιο φορέα που ορίζεται βάσει του άρθρου 25, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού* ή *σε οποιονδήποτε άλλο αρμόδιο φορέα ορίζει κράτος μέλος*. Εξ αυτού συνάγω ότι ο εθνικός φορέας που είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή του κανονισμού αυτού δεν αποτελεί κατ' ανάγκην τον μοναδικό αρμόδιο φορέα για την εξέταση παραπόνων. Το κράτος μέλος μπορεί να ορίσει άλλον φορέα αρμόδιο για τους σκοπούς αυτούς. Επομένως, η αρμοδιότητα για την εξέταση των παραπόνων επιβατών στις θαλάσσιες μεταφορές μπορεί να είναι ανεξάρτητη από την αρμοδιότητα στο πλαίσιο της οποίας ασκείται η γενική εποπτεία[69].

179. Βαίνοντας πέραν αυτής της ανάγνωσης του άρθρου 25, παράγραφος 3, του κανονισμού 1177/2010, η ΕΑΜ ισχυρίζεται ότι η παραπομπή σε αρμόδιο οργανισμό που ορίζει *κράτος μέλος* σημαίνει ότι ο επιβάτης μπορεί να προσφύγει και στους αρμόδιους φορείς κράτους μέλους διαφορετικού από το κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου ευρίσκεται ο λιμένας επιβίβασης.

180. Στο πλαίσιο αυτό, αφενός, το άρθρο 25, παράγραφος 3, του κανονισμού 1177/2010 αποτέλεσε αντικείμενο διαφορετικής ερμηνείας κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες. Συγκεκριμένα, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ερμήνευσαν τη διάταξη αυτή υπό την έννοια ότι αφορούσε *περισσότερους αρμόδιους φορείς που έχει ορίσει το ίδιο κράτος μέλος*[70], ήτοι το κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου ευρίσκεται ο λιμένας επιβίβασης.

[69] Είναι αληθές ότι, στην απόφαση της 17ης Μαρτίου 2016, Ruijssenaars κ.λπ. (C-145/15 και C-146/15, EU:C:2016:187, σκέψη 30), το Δικαστήριο έκρινε, όσον αφορά ανάλογες διατάξεις που ισχύουν στον τομέα των αερομεταφορών, ότι η αρμοδιότητα για την εξέταση των καταγγελιών, την οποία προβλέπει το άρθρο 16, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004, συνιστά πτυχή που απορρέει από το καθήκον άσκησης της γενικής εποπτείας που υπέχει ο φορέας που μνημονεύεται στο άρθρο 16, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού. Εντούτοις, πρώτον, η απόφαση αυτή αφορούσε εθνικό φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004. Επομένως, δεν επρόκειτο για «άλλο αρμόδιο φορέα [που] ορίζει κράτος μέλος». Δεύτερον, το άρθρο 25, παράγραφος 3, του κανονισμού 1177/2010 δεν επανέλαβε την ακριβή διατύπωση του άρθρου 16, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004.

[70] Βλ. τροποποίηση αριθ. 68 της έκθεσης επί της πρότασης κανονισμού [COM(2008) 816 τελικό, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)] καθώς και την κοινή θέση που καθορίσθηκε από το Συμβούλιο για την έκδοση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 2006/2004, 14849/09 ADD 1, σ. 9.

181. Αφετέρου, η Επιτροπή ερμηνεύει, όπως φαίνεται, τη διάταξη αυτή υπό την έννοια ότι ο επιβάτης μπορεί να επιλέξει να προσφύγει στον εθνικό φορέα που είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού 1177/2010 τον οποίο έχει ορίσει άλλο κράτος μέλος[71], *χωρίς ωστόσο να αναφέρει ότι ο εν λόγω εθνικός φορέας είναι υπεύθυνος* κατά την έννοια του άρθρου 25, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού. Πάντως, στο πλαίσιο των ανάλογων διατάξεων του κανονισμού 261/2004, η Επιτροπή επισημαίνει ρητώς ότι, σε μια τέτοια περίπτωση, *ο φορέας στον οποίο προσφεύγει ο επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς δεν είναι ο αρμόδιος φορέας* και ότι η καταγγελία πρέπει να μεταφερθεί σε φορέα αρμόδιο για την εφαρμογή του κανονισμού, τον οποίον έχει ορίσει άλλο κράτος μέλος[72].

182. Υπό τις συνθήκες αυτές, μολονότι εκτιμώ ότι ο επιβάτης μπορεί να υποβάλει το παράπονο σχετικά με τη μεταφορά που αφορά ταξίδι με επιστροφή στους οργανισμούς ενός από τα δύο κράτη μέλη στο έδαφος των οποίων βρίσκονται οι λιμένες τους οποίους αφορά η μεταφορά αυτή, εντούτοις τούτο δεν σημαίνει ότι όλοι οι εν λόγω οργανισμοί είναι αρμόδιοι για την άσκηση της γενικής εποπτείας, σύμφωνα με το άρθρο 25, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010, επί των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών στις οποίες αναφέρεται το παράπονο.

2. Επί της έννοιας της «υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών» στο πλαίσιο ταξιδιού με επιστροφή

183. Μια συλλογιστική που στηρίζεται σε ειδική ερμηνεία των εννοιών που χρησιμοποιούνται στο άρθρο 25, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010 θα μπορούσε να θέσει υπό αμφισβήτηση τις συνέπειες της γραμματικής ερμηνείας της διάταξης αυτής.

184. Συγκεκριμένα, εάν γινόταν δεκτό ότι, στο πλαίσιο του άρθρου 25, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010, όταν η μεταφορά αφορά ταξίδι με επιστροφή, η έννοια της «υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών» περιλαμβάνει δρομολόγιο μετάβασης και δρομολόγιο επιστροφής, τούτο θα σήμαινε ότι αναγνωρίζεται η αρμοδιότητα των εθνικών οργανισμών του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου βρίσκονται οι λιμένες επιβίβασης αυτού του πρώτου δρομολογίου.

185. Η Irish Ferries παραπέμπει στη συλλογιστική αυτή επισημαίνοντας ότι, στο πλαίσιο του κανονισμού 261/2004, το Δικαστήριο έκρινε ότι ο όρος «πτήση» κατά την έννοια του κανονισμού αυτού πρέπει να ερμηνευθεί ως συνιστάμενη στην ουσία σε μία διενέργεια αερομεταφοράς,

[71] Βλ. έγγραφο της Επιτροπής με τίτλο «National Enforcement Bodies (NEB) for maritime transport have to guarantee the good application of Regulation 1177/2010 and passengers can lodge a complaint with them if believe that their rights were not respected», https://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime_fr, σύμφωνα με το οποίο «the competent NEB is the NEB of the EU country of departure except when the service departs from a third country. Then, the NEB of the EU country of arrival is competent. However, passengers are free contact the NEB of their choice» («ο εθνικός φορέας που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού, στο εξής: ΟΝΕ, είναι ο ΟΝΕ της χώρας της Ένωσης από την οποία αναχωρεί [η υπηρεσία μεταφοράς], εκτός εάν η υπηρεσία μεταφοράς αναχωρεί από τρίτη χώρα. Στην περίπτωση αυτή, αρμόδιος είναι ο ΟΝΕ της χώρας άφιξης της Ένωσης. Ωστόσο, οι επιβάτες είναι ελεύθεροι να απευθυνθούν στον ΟΝΕ της επιλογής τους»).

[72] Κατά το άρθρο 16, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004, «κάθε επιβάτης μπορεί να υποβάλλει καταγγελία *σε οιοδήποτε φορέα έχει ορισθεί κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1*, ή *σε οιοδήποτε αρμόδιο φορέα έχει ορίσει ένα κράτος μέλος*, σχετικά με τυχόν παράβαση του παρόντος κανονισμού σε οποιοδήποτε αερολιμένα του εδάφους *κράτους μέλους* ή σχετικά με οιαδήποτε πτήση από τρίτη χώρα προς αερολιμένα του εδάφους κράτους μέλους» (η υπογράμμιση δική μου). Σε πληροφοριακό έγγραφο σχετικά με τον χειρισμό παραπόνων στο πλαίσιο του κανονισμού 261/2004 (NEB Neb Complaint Handling Procedure under Regulation (EC) nº 261/2004, όπως ίσχυε τον Φεβρουάριο 2019, σημείο 2, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/neb-neb_complaint_handling_procedures.pdf), η Επιτροπή διαπιστώνει ότι «[ο] φορέας που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού είναι αρμόδιος για τις καταγγελίες που αφορούν καθυστερήσεις ή ματαιώσεις πτήσεων από το έδαφός του (κράτος μέλος αναχώρησης)». Εξάλλου, στο έγγραφο αυτό, όπως και στην αρχική πρόταση της Επιτροπής, στην οποία βασίστηκε ο κανονισμός 261/2004 [βλ. άρθρο 18 της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής συνδρομής σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ακύρωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (COM(2001) 784 τελικό – (COD 2001/0305)], η κοινοποίηση καταγγελιών μεταξύ των φορέων που έχουν οριστεί από διάφορα κράτη μέλη μνημονεύεται ρητώς. Συνεπώς, ο φορέας άλλου κράτους μέλους δεν είναι *αρμόδιος* κατά την έννοια του άρθρου 16, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού.

αποτελούσα, τρόπον τινά, μία «μονάδα» της μεταφοράς[73]. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η ΕΑΜ φαίνεται να αναπαράγει την εκτίμηση αυτή, ισχυριζόμενη ότι, όσον αφορά τον κανονισμό 1177/2010, όταν η μεταφορά αφορά ταξίδι με επιστροφής, η υπηρεσία για την οποία έχει γίνει κράτηση περιλαμβάνει δύο μέρη.

186. Μολονότι το άρθρο 3, στοιχείο στ', του κανονισμού 1177/2010 ορίζει την έννοια της «υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών», εντούτοις ο ορισμός αυτός δεν περιλαμβάνει καμιά ένδειξη βάσει της οποίας να μπορεί να διαπιστωθεί αν η μεταφορά που αφορά ταξίδι με επιστροφή συνιστά ενιαία υπηρεσία. Τέτοιες ενδείξεις, ωστόσο, απαντούν σε άλλες διατάξεις του κανονισμού αυτού.

187. Στο πλαίσιο αυτό, το άρθρο 19, παράγραφος 4, του κανονισμού 1177/2010 ορίζει τον τρόπο υπολογισμού της αποζημίωσης που οφείλεται στον επιβάτη για την καθυστέρηση στην άφιξη *όταν η μεταφορά αφορά ταξίδι με επιστροφή*, και ορίζει, στην απόδοση του κανονισμού αυτού στη γαλλική γλώσσα, ότι, όταν η καθυστέρηση αφορά στην άφιξη προς οποιαδήποτε κατεύθυνση, η αποζημίωση αυτή υπολογίζεται με βάση το ήμισυ της καταβληθείσας τιμής εισιτηρίου για την *υπηρεσία μεταφοράς επιβατών*. Ωστόσο, σε άλλες γλωσσικές αποδόσεις αναφέρεται ότι η αποζημίωση αυτή υπολογίζεται με βάση με το ήμισυ της καταβληθείσας τιμής εισιτηρίου για *τη συγκεκριμένη υπηρεσία μεταφοράς επιβατών*[74] ή με βάση το ήμισυ της καταβληθείσας τιμής εισιτηρίου *γι' αυτήν την υπηρεσία μεταφοράς επιβατών*[75]. Σε αυτές τις γλωσσικές αποδόσεις, η χρήση δεικτικής αντωνυμίας στην έκφραση «*αυτήν* την υπηρεσία» φαίνεται να παραπέμπει στο άρθρο 19, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, το οποίο αφορά *την καθυστερημένη υπηρεσία μεταφοράς του* [επιβάτη].

188. Εκ πρώτης όψεως, το άρθρο 19, παράγραφος 4, του κανονισμού 1177/2010 μπορεί να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι η μεταφορά που αφορά ταξίδι με επιστροφή αποτελεί ενιαία υπηρεσία μεταφοράς επιβατών.

189. Εντούτοις, πρώτον, η διάταξη αυτή συνδέει μια τέτοια μεταφορά και μια τέτοια υπηρεσία μόνο στην περίπτωση κατά την οποία ένα εκ των δύο δρομολογίων έχει καθυστερήσει.

190. Δεύτερον, με εξαίρεση το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010, η έννοια της «μεταφοράς» δεν χρησιμοποιείται σε άλλες διατάξεις του κανονισμού αυτού. Εάν η έννοια του «ταξιδιού» αποτελεί το ισοδύναμο της έννοιας της «υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών», θα μπορούσε να τεθεί το ερώτημα για ποιο λόγο ο νομοθέτης δεν χρησιμοποίησε τη δεύτερη αυτή έννοια στη διατύπωση του άρθρου 19, παράγραφος 4, του εν λόγω κανονισμού.

191. Τρίτον, το άρθρο 18, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010 προβλέπει ότι, στις περιπτώσεις που αφορά η διάταξη αυτή, προσφέρεται αμέσως στον επιβάτη η επιλογή μεταξύ: «μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο *προς τον τελικό προορισμό* […] όπως ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς» ή «επιστροφής της τιμής του εισιτηρίου και, εάν συντρέχει περίπτωση, δωρεάν υπηρεσίας επιστροφής *στο αρχικό σημείο αναχώρησης*, όπως ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς,

[73] Απόφαση της 10ης Ιουλίου 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, σκέψη 40).

[74] Βλ. τις αποδόσεις στην αγγλική γλώσσα («[…] shall be calculated in relation to half of the price paid for *the transport by that passenger service*») και στην ισπανική γλώσσα («[…] se calculará en relación con el 50 % del precio abonado por *el transporte en dicho servicio de pasaje*»).

[75] Βλ. τις αποδόσεις στη γερμανική γλώσσα («wird […] auf der Grundlage des halben Fahrpreises für *diesen Personenverkehrsdienst* berechnet») και στην πολωνική γλώσσα («[…] obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za *tę usługę przewozu pasażerskiego*»).

το ταχύτερο δυνατόν»[76]. Επομένως, εάν γινόταν δεκτό ότι, όταν η μεταφορά αφορά ταξίδι με επιστροφή, υφίσταται ενιαία υπηρεσία μεταφοράς επιβατών, τούτο θα σήμαινε ότι ο τελικός προορισμός θα ταυτιζόταν με το αρχικό σημείο αναχώρησης[77].

192. Συνεπώς, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι, όταν η μεταφορά αφορά ταξίδι με επιστροφή, η υπηρεσία μεταφοράς επιβατών είναι ενιαία.

193. Στο σημείο αυτό, πρέπει να εξεταστεί εάν, λόγω του ότι η αρμοδιότητα της γενικής εποπτείας ασκείται σε σχέση με υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών στις οποίες η μεταφορά αφορά το ταξίδι με επιστροφή, μπορούν να μετριαστούν οι συνέπειες από τη γραμματική ερμηνεία του άρθρου 25, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010, χωρίς προσφυγή στη διαφοροποιημένη ερμηνεία της έννοιας της «υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών».

3. Επί του εθνικού φορέα που είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή του κανονισμού 1177/2010 σε σχέση με τη μεταφορά που αφορά ταξίδι με επιστροφή

194. Προκειμένου να εντάξω σε ένα πλαίσιο τις ακόλουθες σκέψεις, υπενθυμίζω ότι, κατά την παραδοσιακή λογική του δημοσίου δικαίου, και μάλιστα του δημόσιου διεθνούς δικαίου, η αρμοδιότητα οργανισμού που έχει συσταθεί από κράτος μέλος πρέπει, κατ' αρχήν, να περιορίζεται στο έδαφος του κράτους αυτού ή, ακριβέστερα, στις καταστάσεις που έχουν επαρκή δεσμό εγγύτητας με το εν λόγω κράτος μέλος και/ή το έδαφός του.

195. Εξάλλου, όπως έχω ήδη αναφέρει, το άρθρο 25, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010 προβλέπει ρητώς ότι η αρμοδιότητα εθνικού φορέα περιλαμβάνει και την άσκηση εποπτείας των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών από τρίτες χώρες προς κράτος μέλος. Επομένως, ο νομοθέτης της Ένωσης δεν στερεί από τους επιβάτες τη δυνατότητα να προσφύγουν σε εθνικό φορέα που ορίζει κράτος μέλος εάν η υπηρεσία μεταφοράς δεν πραγματοποιείται από λιμένες που βρίσκονται εντός της Ένωσης.

196. Συγκεκριμένα, το άρθρο 25 του κανονισμού 1177/2010 πρέπει να ερμηνευθεί υπό το πρίσμα του άρθρου 2 αυτού, το οποίο οριοθετεί το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού. Κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο β', ο κανονισμός 1177/2010 εφαρμόζεται στους επιβάτες που ταξιδεύουν με υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών από τρίτη χώρα προς κράτος μέλος, εφόσον η υπηρεσία εκτελείται από μεταφορέα εγκατεστημένο στο έδαφος κράτους μέλους ή μεταφορέα ο οποίος προσφέρει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών από ή προς το έδαφος κράτους μέλους.

197. Επομένως, αφενός, ο δεσμός εγγύτητας που υφίσταται μεταξύ του κράτους μέλους στο οποίο ευρίσκεται ένας λιμένας αποβίβασης και των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών από τρίτο κράτος αρκεί, κατ' αρχήν, για να παρασχεθεί η αρμοδιότητα, όσον αφορά την εποπτεία των υπηρεσιών αυτών, στον εθνικό φορέα που ορίζεται από το κράτος μέλος αυτό.

198. Αφετέρου, η έκταση της αρμοδιότητας των εθνικών φορέων που ορίζουν τα κράτη μέλη για την εφαρμογή του κανονισμού 1177/2010 συμπίπτει κατ' αρχήν με την εδαφική έκταση της προστασίας που παρέχει ο κανονισμός αυτός στους επιβάτες. Οι φορείς αυτοί πρέπει να είναι αρμόδιοι σε όλες τις περιπτώσεις στις οποίες θα μπορούσαν ενδεχομένως να θιγούν τα

[76] Η υπογράμμιση δική μου.

[77] Βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 10ης Ιουλίου 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, σκέψη 34).

δικαιώματα των επιβατών που αναγνωρίζονται από τον εν λόγω κανονισμό[78] και η κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ τους έχει απλώς επικουρικό χαρακτήρα σε σχέση με τη μέριμνα να διασφαλιστεί η σύμπτωση αυτή. Προκειμένου να δοθεί απάντηση στο όγδοο ερώτημα, θα πρέπει τώρα να εξεταστεί πώς πραγματοποιείται η κατανομή αυτή εντός της Ένωσης.

199. Επί του σημείου αυτού, είμαι της γνώμης ότι, λαμβανομένης υπόψη της αμοιβαίας εμπιστοσύνης μεταξύ των κρατών μελών, η οποία καθιστά δυνατή τη δημιουργία και τη διατήρηση ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, η κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ των κρατών μελών δεν πρέπει κατ' ανάγκη να ακολουθεί τις παραδοσιακές αρχές του δημοσίου ή του δημοσίου διεθνούς δικαίου. Ωστόσο, στο σύστημα του κανονισμού 1177/2010, αυτή η κατανομή αρμοδιοτήτων φαίνεται να στηρίζεται πάντοτε στην εγγύτητα μεταξύ της επικράτειας του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου ευρίσκεται ο λιμένας επιβίβασης ή αποβίβασης και της οικείας υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών.

200. Στην περίπτωση που η μεταφορά που αφορά ταξίδι με επιστροφή και περιλαμβάνει δύο διαφορετικά δρομολόγια, την οποία όφειλε να εκτελέσει ο μεταφορέας, ακυρώθηκε στο σύνολό της, ο σύνδεσμος μεταξύ του δρομολογίου της επιστροφής και του εδάφους του κράτους μέλους στο οποίο ευρίσκεται ο λιμένας επιβίβασης για το εν λόγω δρομολόγιο δεν φαίνεται σημαντικότερος από τον σύνδεσμο μεταξύ του εν λόγω δρομολογίου και του εδάφους του κράτους μέλους στο οποίο ευρίσκεται ο λιμένας αποβίβασης για το εν λόγω δρομολόγιο. Ο τελευταίος αυτός λιμένας αποτελεί, κατ' αρχήν, και τον λιμένα επιβίβασης για το δρομολόγιο της μετάβασης. Πράγματι, εκτιμώ, όπως και η Επιτροπή, ότι, στην περίπτωση αυτή, ο εθνικός φορέας του κράτους μέλους αυτού του τελευταίου λιμένα είναι κατ' αρχήν σε καλύτερη θέση να εκτιμήσει τις διαταραχές και να εποπτεύσει την παροχή συνδρομής στους επιβάτες για τα δύο αυτά δρομολόγια που ακυρώθηκαν στο σύνολό τους.

201. Επομένως, είμαι της γνώμης ότι η αρμοδιότητα του εν λόγω εθνικού φορέα για την άσκηση της γενικής εποπτείας περιλαμβάνει τη διασφάλιση του σεβασμού των δικαιωμάτων επιβατών για τους οποίους ο λιμένας επιβίβασης, όσον αφορά τόσο το δρομολόγιο μετάβασης όσον και το δρομολόγιο της επιστροφής, ευρίσκεται στο έδαφος του κράτους μέλους του φορέα αυτού. Όταν η μεταφορά που ακυρώθηκε στο σύνολό της αφορά ταξίδι με επιστροφή, προκειμένου να προσδιοριστεί η έκταση της αρμοδιότητας των εθνικών φορέων πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η οπτική του επιβάτη, έστω και αν το άρθρο 25, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010 μνημονεύει τους φορείς που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή του κανονισμού αυτού όχι όσον αφορά *τους επιβάτες*, αλλά όσον αφορά *τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών*. Πράγματι, η αρμοδιότητα αυτή αποσκοπεί στη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τον κανονισμό 1177/2010, ο οποίος αφορά κυρίως τα δικαιώματα των επιβατών.

202. Εξάλλου, όπως παρατηρεί η Επιτροπή, η ερμηνεία αυτή συνάδει με τον σκοπό της διασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών, καθόσον αποφεύγεται ο πολλαπλασιασμός των διαδικασιών όταν το γεγονός που προκάλεσε τη ματαίωση των δύο δρομολογίων είναι το ίδιο.

203. Υπό το πρίσμα όλων αυτών των επιχειρημάτων, προτείνω να γίνει δεκτό ότι το άρθρο 25, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010 έχει την έννοια ότι στην αρμοδιότητα του εθνικού φορέα ο οποίος είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή του κανονισμού αυτού και ορίζεται από το κράτος μέλος εμπίπτουν οι υπηρεσίες μεταφοράς από λιμένες που ευρίσκονται στο έδαφος του

[78] Πρβλ., σε θέματα σημάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Szpunar, M., «Territoriality of Union Law in the Era of Globalisation», σε Petrlík, D., Bobek, M., και Passer, J. M. (επιμ.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, όπ.π., σ. 155.

εν λόγω κράτους μέλους, καθώς και, όταν πρόκειται για μεταφορά που αφορά ταξίδι με επιστροφή το οποίο ακυρώθηκε στο σύνολό του, οι υπηρεσίες μεταφοράς που αφορούν επιστροφή από άλλο κράτος μέλος προς λιμένες που ευρίσκονται στο έδαφος του πρώτου αυτού κράτους μέλους.

Η. Επί του κύρους της απόφασης και των ειδοποιήσεων

204. Το ένατο ερώτημα αποτελείται από δύο υποερωτήματα. Με το πρώτο υποερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να διευκρινίσει «ποιες αρχές και κανόνες του δικαίου της Ένωσης πρέπει να εφαρμόσει το αιτούν δικαστήριο κατά την εκτίμηση του κύρους της απόφασης και/ή των ειδοποιήσεων του εθνικού φορέα επιβολής της νομοθεσίας υπό το πρίσμα των άρθρων 16, 17, 20 και/ή 47 του Χάρτη και/ή των αρχών της αναλογικότητας, της ασφάλειας δικαίου και της ίσης μεταχείρισης». Με το δεύτερο υποερώτημα, το εν λόγω δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να εξετάσει εάν «το κριτήριο της έλλειψης εύλογου χαρακτήρα που πρέπει να εφαρμοστεί από το εθνικό δικαστήριο είναι το κριτήριο της πρόδηλης πλάνης».

205. Τα δύο αυτά υποερωτήματα φαίνεται ότι προέκυψαν από τους ισχυρισμούς της Irish Ferries ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, τους οποίους αμφισβήτησε η ΕΑΜ. Εντούτοις, όσον αφορά το πρώτο υποερώτημα, η διατύπωσή του, ακόμη και σε συνδυασμό με τους ισχυρισμούς αυτούς, είναι ιδιαίτερα ευρεία και διφορούμενη.

206. Συγκεκριμένα, αφενός, όπως παρατηρεί η Επιτροπή, η απόφαση και οι ειδοποιήσεις τις οποίες αφορά το υποερώτημα αυτό στηρίζονται σε ορισμένη ερμηνεία από την ΕΑΜ των ουσιαστικών διατάξεων του κανονισμού 1177/2010. Η ερμηνεία αυτή αποτελεί, κατ' ουσίαν, τη βάση των οκτώ πρώτων ερωτημάτων του αιτούντος δικαστηρίου. Στο πλαίσιο της ερμηνείας αυτής, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι διατάξεις του Χάρτη και οι γενικές αρχές του δικαίου της Ένωσης. Επιπλέον, στο πλαίσιο των παρατηρήσεών της σχετικά με το δέκατο ερώτημα, η Irish Ferries, μολονότι δέχεται ότι η ΕΑΜ ερμήνευσε και εφάρμοσε ορθώς τον κανονισμό 1177/2010, εντούτοις αμφισβητεί το κύρος του κανονισμού αυτού –και όχι της απόφασής της ή των ειδοποιήσεών της.

207. Αφετέρου, ακόμη και αν υποτεθεί ότι τίθεται το ζήτημα εάν, κατά την εκτίμηση του κύρους των πράξεων που έχουν εκδοθεί από εθνικούς φορείς, οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης, ένα εθνικό δικαστήριο οφείλει να εφαρμόσει τις διατάξεις του Χάρτη ή τις γενικές αρχές του δικαίου της Ένωσης, περιλαμβανομένων αυτών που μνημονεύονται ρητώς στο πρώτο υποερώτημα, η απάντηση μπορεί να είναι μόνον καταφατική.

208. Επομένως, ελλείψει εκθέσεως των συγκεκριμένων λόγων που οδήγησαν το αιτούν δικαστήριο να υποβάλει ερωτήματα ως προς την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, μπορεί, λόγω της διατύπωσης του πρώτου υποερωτήματος, να δοθεί μόνον μία απάντηση διατυπωμένη κατά τρόπο γενικό, σχεδόν αφηρημένο. Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, όσον αφορά το πρώτο υποερώτημα, δεν είναι σύμφωνη προς τις απαιτήσεις του άρθρου 94 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, δεν παρέχει στο Δικαστήριο τη δυνατότητα να δώσει χρήσιμη απάντηση στο αιτούν δικαστήριο προκειμένου να

επιλύσει τη διαφορά της κύριας δίκης και, ως εκ τούτου, είναι απαράδεκτη [79]. Η εκτίμηση αυτή επιβεβαιώνεται από την ανάγνωση των παρατηρήσεων που υπέβαλαν στο Δικαστήριο οι διάδικοι, οι οποίες περιέχουν απλώς γενικής φύσεως ισχυρισμούς [80].

209. Η εκτίμηση αυτή ισχύει και για το δεύτερο επιμέρους ερώτημα. Η έκθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων της κύριας δίκης περιορίζεται σε δύο φράσεις, σύμφωνα με τις οποίες η Irish Ferries θεωρεί ότι η απόφαση και οι ειδοποιήσεις πάσχουν πρόδηλο σφάλμα, ενώ η ΕΑΜ αρνείται την ύπαρξη τέτοιου σφάλματος. Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο δεν εξηγεί σε τι συνίσταται «το κριτήριο της έλλειψης εύλογου χαρακτήρα» το οποίο πρέπει, κατά τα φαινόμενα, να εφαρμόσει βάσει του ιρλανδικού δικαίου κατά την εκτίμηση του κύρους της απόφασης και των ειδοποιήσεων της ΕΑΜ.

210. Υπό τις συνθήκες αυτές, εκτιμώ ότι και το δεύτερο υποερώτημα είναι απαράδεκτο και ότι, ως εκ τούτου, το ένατο ερώτημα πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτο στο σύνολό του.

Θ. Επί του κύρους των άρθρων 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010

211. Με το δέκατο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να εξετάσει το κύρος των άρθρων 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010, λαμβανομένων υπόψη των αρχών της ίσης μεταχείρισης, της αναλογικότητας και της ασφάλειας δικαίου, καθώς και των άρθρων 16, 17 και 20 του Χάρτη.

212. Μολονότι η διατύπωση του ερωτήματος αυτού αναφέρεται γενικώς στον κανονισμό 1177/2010, εντούτοις, από το σκεπτικό της αίτησης προδικαστικής αποφάσεως προκύπτει ότι το εν λόγω ερώτημα απηχεί την επιχειρηματολογία της Irish Ferries, σύμφωνα με την οποία ο κανονισμός αυτός επιβάλλει με τα άρθρα του 18 και 19 επαχθείς υποχρεώσεις στους θαλάσσιους μεταφορείς, εν αντιθέσει προς τις αρχές και τις διατάξεις του Χάρτη. Στο πλαίσιο αυτό, με τις γραπτές παρατηρήσεις της, η Irish Ferries αναφέρεται ειδικότερα στα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 και επισημαίνει ότι μπορεί να στοιχειοθετηθεί ευθύνη του μεταφορέα βάσει των διατάξεων αυτών.

1. Επί της αρχής της ίσης μεταχείρισης και επί του άρθρου 20 του Χάρτη

213. Επισημαίνεται ευθύς εξαρχής ότι το ζήτημα κατά πόσον τα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 συμβιβάζονται προς την αρχή της ίσης μεταχείρισης που κατοχυρώνεται στο άρθρο 20 του Χάρτη, αποτέλεσε αντικείμενο της ανάλυσής μου στο πλαίσιο του πρώτου ερωτήματος. Πράγματι, στο πλαίσιο της σχετικής με το ερώτημα αυτό συζήτησης, η Irish Ferries επικαλείται επιχείρημα που αντλείται από παραλληλισμό μεταξύ των κανονισμών που αφορούν τους διάφορους τρόπους μεταφοράς. Επομένως, αρκεί η υπόμνηση ότι, κατά πάγια νομολογία, η κατάσταση στην οποία τελούν οι επιχειρήσεις στον τομέα δραστηριότητας των διαφόρων μέσων μεταφοράς δεν είναι συγκρίσιμη [81].

[79] Πρβλ. διάταξη της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (C-140/19, C-141/19 και C-492/19 έως C-494/19, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2019:1103, σκέψεις 49 και 50).

[80] Βλ., κατ' αναλογίαν, διάταξη της 19ης Μαρτίου 2020, Boé Aquitaine (C-838/19, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2020:215, σκέψη 26).

[81] Βλ. σημείο 67 των παρουσών προτάσεων.

214. Κατά συνέπεια, και λαμβανομένων υπόψη των εκτιμήσεων που έχουν ήδη εκτεθεί στο πλαίσιο του πρώτου ερωτήματος, προτείνω στο Δικαστήριο να κρίνει ότι τα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 δεν πάσχουν ακυρότητα ως αντιβαίνοντα προς την αρχή της ίσης μεταχείρισης και προς το άρθρο 20 του Χάρτη.

2. Επί της αρχής της αναλογικότητας

215. Το κύρος των άρθρων 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 υπό το πρίσμα της αρχής της αναλογικότητας πρέπει επίσης να εξεταστεί από την άποψη της επιχειρηματολογίας της Irish Ferries ότι η επιβολή υποχρέωσης αποζημίωσης είναι δυσανάλογη όταν ο μεταφορέας ενημερώνει τους επιβάτες για την ακύρωση υπηρεσίας πολλές εβδομάδες ή μήνες πριν από την ημερομηνία παροχής της υπηρεσίας.

216. Εξάλλου, με τις γραπτές παρατηρήσεις της, η Irish Ferries περιορίζεται στον ισχυρισμό ότι, στον βαθμό που ο κανονισμός 1177/2010 σκοπεί να εξασφαλίσει στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών επίπεδο προστασίας συγκρίσιμο με εκείνο των άλλων τρόπων μεταφοράς, θα ήταν δυσανάλογο να αντιμετωπίζεται η θαλάσσια μεταφορά κατά τρόπο λιγότερο ευνοϊκό απ' ό, τι οι άλλοι τρόποι αεροπορικής και σιδηροδρομικής μεταφοράς.

217. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να τονιστεί, πρώτον, ότι, εν αντιθέσει προς ό, τι φαίνεται να υποστηρίζει η Irish Ferries, η ευθύνη ενός μεταφορέα βάσει των υποχρεώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 δεν είναι καθόλου απεριόριστη ή ακόμη και μη εύλογη. Συγκεκριμένα, οι περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις αυτές ορίζονται στο άρθρο 20 του κανονισμού αυτού, με τίτλο «Εξαιρέσεις»[82]. Υπό τις περιστάσεις αυτές, οι συγκεκριμένες οικονομικές συνέπειες για τους θαλάσσιους μεταφορείς δεν θα μπορούσαν να θεωρηθούν υπερβολικές σε σχέση με τον σκοπό της εξασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών.

218. Δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα της Irish Ferries ότι είναι δυσανάλογο να αντιμετωπίζεται η θαλάσσια μεταφορά κατά τρόπο λιγότερο ευνοϊκό απ' ό,τι οι άλλοι τρόποι μεταφοράς, παρατηρείται ότι πρόκειται, κατ' ουσίαν, για απλή αμφισβήτηση της συμφωνίας του κανονισμού 1177/2010 με την αρχή της ίσης μεταχείρισης, ζήτημα το οποίο έχω ήδη αναλύσει[83]. Επιπλέον, σημειώνω ότι το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει ότι δεν είναι ανίσχυρες, υπό το πρίσμα της αρχής της αναλογικότητας, οι διατάξεις του κανονισμού 261/2004 οι οποίες καθιερώνουν την υποχρέωση παροχής φροντίδας στους επιβάτες που προβλέπεται σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης εξαιτίας «έκτακτων περιστάσεων», ακόμα και αν πρόκειται για υποχρέωση για την οποία δεν υφίσταται χρονικός ή οικονομικός περιορισμός[84].

219. Επομένως, είμαι της γνώμης ότι τα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι πάσχουν ακυρότητα λόγω προβαλλόμενης παραβίασης της αρχής της αναλογικότητας.

82 Βλ. σημείο 64 των παρουσών προτάσεων.

83 Βλ. σημεία 213 και 214 των παρουσών προτάσεων.

84 Απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψεις 45 έως 50).

3. Επί της αρχής της ασφάλειας δικαίου

220. Το δέκατο ερώτημα, καθόσον αφορά την αρχή της ασφάλειας δικαίου, πρέπει επίσης να εξεταστεί υπό το πρίσμα της επιχειρηματολογίας της Irish Ferries ότι ο κανονισμός 1177/2010 αντιβαίνει προς την αρχή αυτή λόγω της επιβολής βαρύτατων υποχρεώσεων στους μεταφορείς, ενώ δεν υφίσταται συναφώς σαφής νομική βάση.

221. Εξάλλου, η Irish Ferries ισχυρίζεται ότι η αρχή αυτή παραβιάστηκε διότι το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010 επιβάλλει την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης με αναφορά σε ποσοστό επί του «κομίστρου», χωρίς να ορίζει την τελευταία αυτή έννοια. Προκειμένου να εντάξω το επιχείρημα αυτό στο οικείο πλαίσιο, πρέπει να παρατηρήσω ότι η Irish Ferries αμφισβητεί με τις παρατηρήσεις της επί του ένατου ερωτήματος το κύρος της απόφασης και των ειδοποιήσεων της ΕΑΜ, στο μέτρο που αυτές δεν ορίζουν την έννοια του «κομίστρου» κατά την έννοια του άρθρου 19, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού και, ειδικότερα, δεν διευκρινίζουν εάν η έννοια αυτή περιλαμβάνει «πρόσθετες παροχές», όπως η τιμή καμπίνας. Πρέπει να γίνει δεκτό ότι η Irish Ferries διατυπώνει την ίδια κριτική στο πλαίσιο του δέκατου ερωτήματος.

222. Η αρχή της ασφάλειας δικαίου συνιστά θεμελιώδη αρχή του δικαίου της Ένωσης που απαιτεί, μεταξύ άλλων, η οικεία ρύθμιση να είναι σαφής και ακριβής ώστε οι πολίτες να έχουν τη δυνατότητα να γνωρίζουν σαφώς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους και να λαμβάνουν αναλόγως τα μέτρα τους.

223. Μετά από τη διευκρίνιση αυτή, διαπιστώνεται, πρώτον, ότι από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει σε τι συνίσταται η κριτική που διατύπωσε η Irish Ferries, καθόσον στηρίζεται σε γενικό ισχυρισμό ότι ο κανονισμός 1177/2010 επιβάλλει υποχρεώσεις ενώ δεν υφίσταται σαφής νομική βάση στον κανονισμό αυτόν. Εν πάση περιπτώσει, οι διατάξεις του κανονισμού αυτού που αφορούν τις υποχρεώσεις των μεταφορέων εξετάστηκαν ιδίως στο πλαίσιο του δεύτερου, τρίτου, τέταρτου, πέμπτου και έκτου ερωτήματος.

224. Δεύτερον, μολονότι το άρθρο 3 του κανονισμού 1177/2010 δεν περιλαμβάνει ορισμό της έννοιας του «κομίστρου», το άρθρο 19, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού διευκρινίζει ότι η αποζημίωση που οφείλεται στον επιβάτη σε περίπτωση καθυστέρησης κατά την άφιξη υπολογίζεται σε σχέση με την τιμή *η οποία όντως καταβλήθηκε* από τον επιβάτη για την καθυστερημένη υπηρεσία μεταφοράς του. Εξάλλου, όπως προκύπτει από την ανάλυσή μου σχετικά με το πέμπτο ερώτημα, η προβληματική της συμπερίληψης των «πρόσθετων παροχών» στην τιμή του εισιτηρίου μπορεί να επιλυθεί μέσω συστηματικής και τελολογικής ερμηνείας του εν λόγω κανονισμού. Ενδεχόμενη παραδοχή ότι κάθε διάταξη για την οποία απαιτείται η προσφυγή σε άλλες ερμηνευτικές μεθόδους πλην της γραμματικής μεθόδου παραβιάζει την αρχή της ασφάλειας δικαίου θα ισοδυναμούσε στην πράξη με αποκλεισμό αυτών των ερμηνευτικών μεθόδων.

225. Επομένως, προτείνω στο Δικαστήριο να κρίνει ότι, στο μέτρο που η διάταξη αυτή αφορά την έννοια του «κομίστρου», το άρθρο 19 του κανονισμού 1177/2010 δεν πάσχει ακυρότητα ως αντίθετο προς την αρχή της ασφάλειας δικαίου.

4. Επί των άρθρων 16 και 17 του Χάρτη

226. Το δέκατο ερώτημα, στο μέτρο που παραπέμπει στα άρθρα 16 και 17 του Χάρτη, πρέπει να γίνει αντιληπτό υπό την έννοια ότι, με αυτό, το αιτούν δικαστήριο ερωτά εάν, σύμφωνα με το άρθρο 52, παράγραφος 1, του Χάρτη, τα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 συνιστούν αποδεκτούς περιορισμούς στην άσκηση της επιχειρηματικής ελευθερίας και του δικαιώματος ιδιοκτησίας.

227. Το αιτούν δικαστήριο δεν εκθέτει τα στοιχεία που το οδήγησαν να υποβάλει το ερώτημα αυτό, το οποίο φαίνεται ότι ανάγεται αποκλειστικά στην επιχειρηματολογία της Irish Ferries. Μολονότι στην προδικαστική παραπομπή δεν εκτίθεται λεπτομερώς η επιχειρηματολογία αυτή, η Irish Ferries την αναπτύσσει με τις γραπτές παρατηρήσεις της, καθόσον οι παρατηρήσεις αυτές αφορούν το πρώτο και το δέκατο ερώτημα. Από τις παρατηρήσεις αυτές προκύπτει ότι η εν λόγω επιχειρηματολογία της Irish Ferries αφορά κυρίως το κατά πόσον οι περιορισμοί που απορρέουν από την εφαρμογή των άρθρων 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 είναι σύμφωνοι προς την αρχή της αναλογικότητας.

228. Όπως έχει ήδη κρίνει το Δικαστήριο στο πλαίσιο της εκτίμησης του κύρους του κανονισμού 261/2004 υπό το πρίσμα της συμφωνίας του προς τα άρθρα 16 και 17 του Χάρτη, η εκτίμηση αυτή πρέπει να γίνεται χωρίς να θίγεται ο αναγκαίος συμβιβασμός μεταξύ των επιταγών που συναρτώνται με την προστασία των διαφόρων αυτών δικαιωμάτων και την ορθή στάθμισή τους[85]. Λαμβανομένου υπόψη του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται η ρύθμιση των δικαιωμάτων των επιβατών, πρέπει να ληφθεί υπόψη και το άρθρο 38 του Χάρτη, το οποίο αποσκοπεί στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των καταναλωτών, περιλαμβανομένων, συνεπώς, και των επιβατών.

229. Όπως προκύπτει από την ανάλυσή μου όσον αφορά το ζήτημα του κύρους των άρθρων 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 υπό το πρίσμα της συμφωνίας τους προς την αρχή της αναλογικότητας[86], οι εκτιμήσεις αυτές ισχύουν για τον κανονισμό αυτόν και με οδηγούν στο συμπέρασμα ότι οι εν λόγω διατάξεις είναι σύμφωνες προς την αρχή της αναλογικότητας.

230. Συνεπώς, είμαι της γνώμης ότι τα άρθρα 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010 δεν αντιβαίνουν στα άρθρα 16 και 17 του Χάρτη.

231. Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι από την εξέταση του δέκατου ερωτήματος δεν προέκυψε στοιχείο δυνάμενο να θίξει το κύρος των άρθρων 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010.

V. Πρόταση

232. Υπό το πρίσμα των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το High Court (ανώτερο δικαστήριο, Ιρλανδία) ως εξής:

1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2010, για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004, έχει την έννοια ότι ο κανονισμός αυτός, και ειδικότερα τα άρθρα του 18 και 19, έχει εφαρμογή στην περίπτωση κατά την οποία μια υπηρεσία θαλάσσιας μεταφοράς έχει ακυρωθεί με

[85] Πρβλ. απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 62).

[86] Βλ. σημεία 217 και 218 των παρουσών προτάσεων.

προειδοποίηση πριν από την αρχικώς προγραμματισμένη αναχώρηση, εξαιτίας καθυστερημένης παράδοσης του πλοίου το οποίο επρόκειτο να παράσχει αυτήν την υπηρεσία μεταφοράς και δεν κατέστη δυνατόν να αντικατασταθεί.

2) Η έννοια του «τελικού προορισμού», κατά την έννοια των άρθρων 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010, αντιστοιχεί, κατ' αρχήν, στον λιμένα αποβίβασης, όπως αυτός προσδιορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς για το αρχικό δρομολόγιο.

   Η μεταφορά με άλλο εναλλακτικό(ά) δρομολόγιο(α) μέσω διαδρομής διαφορετικής από εκείνη του αρχικού δρομολογίου ή μέσω χερσαίας γέφυρας (οδικής ή σιδηροδρομικής) μπορεί να συνιστά «μεταφορά με άλλο δρομολόγιο προς τον τελικό προορισμό» υπό «συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς», κατά την έννοια του άρθρου 18 του κανονισμού αυτού, εάν άλλες συνθήκες αυτού του εναλλακτικού δρομολογίου είναι συγκρίσιμες με εκείνες που ορίστηκαν για το αρχικό δρομολόγιο με τη σύμβαση μεταφοράς.

   Το άρθρο 18, παράγραφος 1, στοιχείο α', του εν λόγω κανονισμού έχει την έννοια ότι η μεταφορά με άλλο δρομολόγιο πρέπει να πραγματοποιείται χωρίς επιπλέον κόστος, οπότε ο μεταφορέας πρέπει να καταβάλει τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκαν οι επιβάτες για να μεταβούν στους εναλλακτικούς λιμένες επιβίβασης και αποβίβασης, καθώς και τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκαν κατά την αναχώρηση από τους λιμένες αυτούς, εφόσον οι δαπάνες αυτές οφείλονται στη μεταφορά με άλλο δρομολόγιο και είναι μεγαλύτερες από εκείνες στις οποίες θα υποβάλλονταν οι επιβάτες αν δεν είχε διακοπεί η υπηρεσία μεταφοράς επιβατών.

3) Το άρθρο 19 του κανονισμού 1177/2010 έχει την έννοια ότι, όταν η υπηρεσία μεταφοράς επιβατών ακυρώθηκε με προειδοποίηση πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση και ο επιβάτης επιλέγει μεταφορά με άλλο δρομολόγιο ή με μεταγενέστερο δρομολόγιο, ο επιβάτης αυτός μπορεί να αξιώσει αποζημίωση βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού αυτού, λαμβανομένης υπόψη της καθυστέρησης κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό, όπως αυτός ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς για το αρχικό δρομολόγιο. Όταν ο επιβάτης ζητεί τέτοια αποζημίωση, η καθυστέρηση αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ της ώρας άφιξης που ορίζει η σύμβαση και της ώρας κατά την οποία ο επιβάτης έφθασε στον τελικό προορισμό, όπως αυτός ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς, σε περίπτωση που η μεταφορά με άλλο δρομολόγιο συνεχίστηκε από τον εναλλακτικό λιμένα αποβίβασης προς τον προορισμό αυτόν.

   Αντιθέτως, επιβάτης ο οποίος επέλεξε και έλαβε πλήρη επιστροφή χρημάτων δεν μπορεί να αξιώσει την αποζημίωση αυτή.

4) Το άρθρο 19 του κανονισμού 1177/2010 έχει την έννοια ότι η τιμή του εισιτηρίου περιλαμβάνει τα έξοδα τα οποία αφορούν τις πρόσθετες προαιρετικές παροχές που έχει επιλέξει ο επιβάτης, όπως η κράτηση καμπίνας ή χώρου παραμονής ζώων ή ακόμη η πρόσβαση σε σαλόνια της διακεκριμένης θέσης.

5) Το άρθρο 20, παράγραφος 4, του κανονισμού 1177/2010 έχει την έννοια ότι η καθυστέρηση στην παράδοση πλοίου η οποία οφείλεται στη συμπεριφορά ενός εκ των συμβαλλομένων, ή στη συμπεριφορά υπεργολάβων αυτού του συμβαλλομένου, συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου μεταφορέα, εφόσον αυτός άρχισε να δέχεται τις κρατήσεις και συνήψε τις συμβάσεις μεταφοράς με τους επιβάτες πριν τεθεί στη διάθεσή του το πλοίο και, επομένως, δεν εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» κατά την έννοια της διάταξης αυτής.

6) Το άρθρο 24, παράγραφος 2, του κανονισμού 1177/2010 έχει την έννοια ότι η επιβολή κύρωσης στον μεταφορέα λόγω μη καταβολής στον επιβάτη της αποζημίωσης που του οφείλεται βάσει του άρθρου 19 του κανονισμού αυτού δεν εξαρτάται από την προϋπόθεση να έχει υποβάλει ο επιβάτης στον μεταφορέα την αίτηση αποζημίωσης εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία παρασχέθηκε ή θα έπρεπε να έχει παρασχεθεί η υπηρεσία.

7) Το άρθρο 25, παράγραφος 1, του κανονισμού 1177/2010 έχει την έννοια ότι στην αρμοδιότητα του εθνικού φορέα ο οποίος είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή του κανονισμού αυτού και ορίζεται από το κράτος μέλος εμπίπτουν οι υπηρεσίες μεταφοράς από λιμένες που ευρίσκονται στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους, καθώς και, όταν πρόκειται για μεταφορά που αφορά ταξίδι με επιστροφή το οποίο ακυρώθηκε στο σύνολό του, οι υπηρεσίες μεταφοράς που αφορούν επιστροφή από άλλο κράτος μέλος προς λιμένες που ευρίσκονται στο έδαφος του πρώτου αυτού κράτους μέλους.

8) Από την εξέταση του δέκατου ερωτήματος δεν προέκυψε στοιχείο δυνάμενο να θίξει το κύρος των άρθρων 18 και 19 του κανονισμού 1177/2010.