Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
MACIEJ SZPUNAR
presentate il 4 marzo 2021 [1]

Causa C-570/19

Irish Ferries Ltd
contro
National Transport Authority

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dalla High Court (Alta Corte, Irlanda)]

«Rinvio pregiudiziale – Diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne – Regolamento (UE) n. 1177/2010 – Cancellazione – Preavviso prima della data di partenza inizialmente prevista a seguito del ritardo nella consegna di una nuova nave al vettore – Conseguenze»

I. Introduzione

1. Mentre il regolamento (CE) n. 261/2004 [2], il quale disciplina i diritti dei passeggeri nel settore del trasporto aereo, è oggetto di un copiosa giurisprudenza della Corte, lo stesso non vale per gli atti di diritto dell'Unione che disciplinano i loro diritti nel settore dei trasporti ferroviario [3], stradale [4] o, ancora – come nella fattispecie – marittimo [5]. Il presente rinvio pregiudiziale è il primo nell'ambito del quale un giudice nazionale invita la Corte a procedere all'interpretazione delle disposizioni del regolamento n. 1177/2010.

2. Esso trae origine da un procedimento che contrappone la Irish Ferries Ltd, un vettore marittimo, alla National Transport Authority (Autorità irlandese dei trasporti; in prosieguo: la «NTA»), l'organismo nazionale preposto all'esecuzione del regolamento n. 1177/2010, e verte sulla cancellazione di tutti i collegamenti che una delle navi di tale vettore doveva garantire fra l'Irlanda e la Francia nel corso del 2018, per più di 20 000 passeggeri.

[1] Lingua originale: il francese.

[2] Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1).

[3] V. regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU 2007, L 315, pag. 14).

[4] V. regolamento (CE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU 2011, L 55, pag. 1).

[5] V. regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU 2010, L 334, pag. 1).

3. Con le sue dieci questioni pregiudiziali, il giudice del rinvio invita la Corte a pronunciarsi sull'interpretazione di diverse disposizioni del regolamento n. 1177/2010 e sulla validità di quest'ultimo. Tali questioni sollevano numerosi problematiche nel settore del trasporto marittimo. Poiché quindici anni di sviluppi giurisprudenziali sono stati necessari per risolvere problematiche analoghe nel settore del trasporto aereo, è probabile che le risposte della Corte alle presenti questioni siano oggetto di precisazioni in futuro.

4. Esaminerò nelle presenti conclusioni, nell'ambito dei riferimenti che effettuerò a tali sviluppi giurisprudenziali, se, ed eventualmente in che misura, questi ultimi possano essere estesi in via analogica al trasporto marittimo.

II. Contesto normativo

A. Diritto dell'Unione

5. L'articolo 1 del regolamento n. 1177/2010, intitolato «Oggetto», enuncia che esso stabilisce regole per il trasporto via mare e per vie navigabili interne, le quali disciplinano, segnatamente, i diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o di ritardo e il trattamento dei reclami.

6. L'articolo 2 di tale regolamento, intitolato «Ambito di applicazione», così recita:

«1. Il presente regolamento si applica ai passeggeri che viaggiano:

a) con servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro;

b) con servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato fuori dal territorio di uno Stato membro e il porto di sbarco è situato nel territorio di uno Stato membro, a condizione che il servizio sia effettuato da un vettore dell'Unione come definito all'articolo 3, lettera e);

c) in una crociera il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro. Tuttavia, l'articolo 16, paragrafo 2, gli articoli 18 e 19 e l'articolo 20, paragrafi 1 e 4, non si applicano a tali passeggeri.

2. Il presente regolamento non si applica ai passeggeri che viaggiano:

a) su navi autorizzate a trasportare fino a dodici passeggeri;

b) su navi del cui funzionamento è responsabile un equipaggio composto da non più di tre persone o laddove la distanza complessiva del servizio passeggeri sia inferiore a 500 metri, sola andata;

c) con escursioni e visite turistiche diverse dalle crociere; oppure

d) su navi senza mezzi di propulsione meccanica nonché su originali e singole riproduzioni di navi da passeggeri storiche, progettate prima del 1965, costruite principalmente con materiali originali, autorizzate a trasportare fino a trentasei passeggeri.

3. Gli Stati membri possono, per un periodo di due anni a decorrere dal 18 dicembre 2012, esonerare dall'applicazione del presente regolamento le navi della navigazione marittima di

stazza inferiore a 300 tonnellate lorde, utilizzate nei trasporti interni, a condizione che i diritti dei passeggeri a norma del presente regolamento siano adeguatamente garantiti dalla legislazione nazionale.

4. Gli Stati membri possono esonerare dall'applicazione del presente regolamento i servizi passeggeri previsti dagli obblighi di servizio pubblico o da contratti di servizio pubblico o dai servizi integrati, purché i diritti dei passeggeri a norma del presente regolamento siano garantiti in modo comparabile dalla legislazione nazionale.

(...)».

7. L'articolo 3 di detto regolamento dispone quanto segue:

«Ai fini del presente regolamento, s'intende per:

(...)

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

(...)

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

n) "biglietto", un documento in corso di validità o altro giustificativo di un contratto di trasporto».

8. L'articolo 18 dello stesso regolamento, intitolato «Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate», figurante al suo capo III, a sua volta intitolato «Obblighi dei vettori e degli operatori dei terminali in caso di interruzione del viaggio», dispone quanto segue:

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

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

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

2. Quando un servizio passeggeri subisce una cancellazione o un ritardo alla partenza dal porto superiore a novanta minuti, i passeggeri hanno diritto al trasporto alternativo o al rimborso del prezzo del biglietto da parte del vettore.

3. Il rimborso di cui al paragrafo 1, lettera b), e al paragrafo 2 del costo completo del biglietto al prezzo a cui era stato acquistato, per la parte o le parti del viaggio non effettuate, e per la parte o le parti già effettuate se il viaggio non serve più allo scopo originario del passeggero è effettuato entro sette giorni, in contanti, mediante bonifico bancario elettronico, versamento o assegno bancario.

Con il consenso del passeggero, il rimborso integrale del biglietto può avvenire sotto forma di buono e/o altri servizi per un importo equivalente alla tariffa di acquisto, purché le condizioni siano flessibili, segnatamente per quanto riguarda il periodo di validità e la destinazione».

9. L'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010, intitolato «Diritto a compensazione economica connessa al prezzo del biglietto in caso di ritardo all'arrivo», così recita:

«1. Fermo restando il diritto al trasporto, i passeggeri possono chiedere al vettore una compensazione economica in caso di ritardo all'arrivo alla destinazione finale, come indicato nel contratto di trasporto. Il livello minimo di compensazione economica è pari al 25% del prezzo del biglietto per un ritardo di almeno:

a) un'ora in un servizio regolare fino a quattro ore;

b) due ore in un servizio regolare di più di quattro ore ma non superiore a otto ore;

c) tre ore in un servizio regolare di più di otto ore ma non superiore a ventiquattro ore; oppure

d) sei ore in un servizio regolare superiore a ventiquattro ore.

Se il ritardo supera il doppio del tempo indicato alle lettere da a) a d) la compensazione economica è pari al 50% del prezzo del biglietto.

2. I passeggeri in possesso di un titolo di viaggio o di un abbonamento che subiscono ritardi ricorrenti all'arrivo durante il periodo di validità dello stesso possono richiedere una compensazione economica adeguata secondo le modalità di indennizzo del vettore. Tali modalità enunciano i criteri per la determinazione del ritardo all'arrivo e il calcolo della compensazione.

3. La compensazione economica è calcolata in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio passeggeri in ritardo.

4. Qualora il contratto di trasporto riguardi un viaggio di andata e ritorno, la compensazione economica in caso di ritardo all'arrivo nella tratta di andata o in quella di ritorno è calcolata sulla base della metà del prezzo del trasporto tramite tale servizio passeggeri.

5. La compensazione economica è effettuata entro un mese dalla presentazione della relativa domanda. La compensazione economica può essere effettuata mediante buoni e/o altri servizi se le condizioni sono flessibili, in particolare per quanto riguarda il periodo di validità e la destinazione. La compensazione economica è effettuata in denaro su richiesta del passeggero.

6. La compensazione economica connessa al prezzo del biglietto non è soggetta a detrazioni per i costi legati alla transazione finanziaria quali tasse, spese telefoniche o valori bollati. I vettori possono introdurre una soglia minima al di sotto della quale la compensazione economica non è prevista. Detta soglia non può superare 6 EUR».

10. L'articolo 20 di tale regolamento, intitolato «Esenzioni», enuncia quanto segue:

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

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

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

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

11. L'articolo 24 di detto regolamento, intitolato «Reclami», il quale figura al suo capo IV, a sua volta intitolato «Norme generali su informazioni e reclami», enuncia quanto segue:

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

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

12. L'articolo 25 del regolamento n. 1177/2010, intitolato «Organismi nazionali preposti all'esecuzione», figurante al suo capo V, a sua volta intitolato «Esecuzione e organismi nazionali preposti all'esecuzione», dispone quanto segue:

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

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

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

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

Uno Stato membro può decidere:

a) che in un primo tempo il passeggero trasmetta il reclamo di cui al presente regolamento al vettore o all'operatore del terminale; e/o

b) che l'organismo nazionale preposto all'esecuzione o altro organismo competente designato dagli Stati membri funga da organo di appello per reclami irrisolti ai sensi dell'articolo 24.

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

13. L'articolo 27 di tale regolamento, intitolato «[c]ooperazione tra gli organismi preposti all'esecuzione», prevede quanto segue:

«Gli organismi nazionali di cui all'articolo 25, paragrafo 1, si scambiano informazioni sulle loro rispettive attività e sui principi e sulle prassi decisionali nella misura necessaria per un'applicazione coerente del presente regolamento. La Commissione li assiste in tale compito».

B. Normativa irlandese

14. Gli European Union (rights of passengers when travelling by sea and inland waterway) Regulations 2012 (S.I. n. 394/2012) [regolamento ministeriale del 2012 relativo all'Unione europea (diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne)] (in prosieguo: il «regolamento del 2012»), adottato il 10 ottobre 2012, designa, al suo articolo 3, la NTA quale organismo preposto all'esecuzione del regolamento n. 1177/2010 ai sensi dell'articolo 25 del medesimo.

15. In conformità all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento del 2012, la NTA, d'ufficio o a seguito di reclamo presentato da un passeggero, qualora ritenga che un prestatore non rispetti o violi il regolamento n. 1170/2010, notifica a tale prestatore un avviso che indichi l'inadempimento o la violazione in questione, il quale obbliga quest'ultimo ad adottare le misure ivi specificate, entro il termine menzionato, al fine di conformarsi a tale avviso. Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento del 2012, l'inosservanza di tale avviso viene sanzionata tramite ammende.

III. Fatti del procedimento principale, procedimento dinanzi alla Corte e questioni pregiudiziali

16. Nel 2016, la Irish Continental Group plc (ICG), società madre della Irish Ferries, ha concluso un contratto con la società di diritto tedesco Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (in prosieguo: il «cantiere navale») per la costruzione di una nave traghetto «roll on-roll off» (in prosieguo: la «nave»); la consegna alla ICG di tale nave, munita del certificato per la navigazione, doveva essere effettuata entro il 26 maggio 2018.

17. La nave doveva entrare in servizio per la stagione estiva del 2018 al fine di assicurare diverse tratte, fra cui un nuovo servizio continuo di andata e ritorno fra Dublino (Irlanda) e Cherbourg (Francia).

18. Alla luce della durata della corsa (circa 18 ore), la Irish Ferries aveva previsto di utilizzare la nave per assicurare la tratta un giorno su due in alternanza con un'altra nave che la stessa utilizzava durante la stagione 2018 sulle tratte fra le città di Rosslare (Irlanda) e di Cherbourg e fra quelle di Rosslare e di Roscoff (Francia), offrendo così un servizio quotidiano fra l'Irlanda e la Francia, anche se da/verso porti diversi.

19. Nel mese di gennaio 2017, il cantiere navale ha comunicato alla Irish Ferries che esso prevedeva la consegna della nave entro il 22 giugno 2018.

20. Il 27 ottobre 2017, la Irish Ferries ha aperto la registrazione delle prenotazioni per la stagione del 2018, con una prima corsa prevista il 12 luglio 2018. Il 1º novembre 2017, il cantiere navale ha confermato che la nave sarebbe stata consegnata il 22 giugno 2018.

21. Con messaggio di posta elettronica del 18 aprile 2018, il cantiere navale ha informato la Irish Ferries che la nave non sarebbe stata consegnata prima del 13 luglio 2018 a causa del ritardo da parte di fornitori di arredamenti esterni che essa aveva assunto in qualità di subappaltatori, menzionando parimenti «la possibilità di una consegna tardiva, a causa segnatamente di contrattempi nell'organizzazione degli spazi esterni».

22. Dopo aver constatato, il 20 aprile 2018, di non poter sostituire tale nave né con una nave della sua flotta né attraverso il noleggio di una nave sostitutiva tramite un agente marittimo, la Irish Ferries ha cancellato le corse della nave fino alla nuova data di consegna, allungata di un termine di sicurezza per preparare la nave. La Irish Ferries ha così cancellato le corse previste nelle date comprese fra il 12 luglio e il 29 luglio 2018 (in prosieguo: la «prima cancellazione»).

23. Nell'ambito della prima cancellazione, la Irish Ferries ha intrapreso diverse iniziative. Essa ha, in particolare, notificato a tutti i passeggeri interessati la cancellazione delle corse con un preavviso di dodici settimane, offrendo loro un rimborso immediato e completo, non soggetto a condizioni, oppure la possibilità di prenotare altre corse di loro scelta (in prosieguo: le «corse alternative»). Poiché non esistevano servizi identici sulle tratte interessate, la Irish Ferries avrebbe offerto ai passeggeri interessati tutta una serie di corse alternative con diversi porti di partenza e arrivo che collegavano l'Irlanda e la Francia direttamente (ad esempio, il giorno prima o il giorno dopo la data della corsa inizialmente prevista – o in una qualsiasi altra data – a seconda delle capacità) o indirettamente, vale a dire transitando per la Gran Bretagna (in prosieguo: il «ponte terrestre»). Il fatto che la Irish Ferries abbia offerto a tutti i passeggeri interessati il trasporto alternativo attraverso il ponte terrestre è tuttavia contestato dalla NTA dinanzi al giudice del rinvio.

24. Per quanto riguarda i passeggeri che usufruivano del trasporto alternativo da o verso Rosslare (anziché Dublino, Irlanda) e/o da o verso Roscoff (anziché Cherbourg), la Irish Ferries non offriva il rimborso delle eventuali spese supplementari da essi sostenute a causa del cambiamento del porto di partenza o di destinazione (in prosieguo: le «spese supplementari»). Infatti, la Irish Ferries riteneva che non tutti i passeggeri avessero sostenuto spese supplementari, poiché alcuni di essi si trovavano più vicini a Rosslare e trascorrevano le loro vacanze più vicino a Roscoff che a Cherbourg.

25. Il 9 maggio 2018, la NTA ha comunicato alla Irish Ferries che essa esaminava le circostanze della prima cancellazione, al fine di stabilire le modalità di applicazione del regolamento n. 1177/2010 in tale caso, e le ha chiesto di comunicarle le ragioni per le quali la Irish Ferries

riteneva che tale cancellazione fosse imputabile a circostanze straordinarie che si sottraevano al suo controllo. La Irish Ferries ha presentato un'argomentazione dettagliata alla NTA concernente la cancellazione in questione.

26. Il 1º giugno 2018, la NTA ha chiesto alla Irish Ferries di fornirle informazioni relative al rispetto, da parte di quest'ultima, dell'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010. La Irish Ferries ha risposto l'8 giugno 2018 ed è seguito uno scambio di corrispondenza.

27. L'11 giugno 2018, il cantiere navale ha comunicato alla Irish Ferries che la consegna della nave sarebbe stata ritardata fino a una data non specificata nel mese di settembre a causa del ritardo di un subappaltatore nei lavori relativi al cablaggio elettrico e all'installazione del sistema elettrico dello scafo e della tuga, nonché di ritardi nella consegna di elementi interni destinati agli spazi pubblici. Nell'impossibilità di utilizzare la nave, la Irish Ferries ha deciso di cancellare tutte le corse previste dopo il 30 luglio 2018 (in prosieguo: la «seconda cancellazione»). In ogni caso, la nave è stata consegnata il 12 dicembre 2018, ossia con un ritardo di circa 200 giorni.

28. Nell'ambito della seconda cancellazione, la Irish Ferries ha intrapreso diverse iniziative nei confronti dei passeggeri interessati, ossia, segnatamente, da un lato, li ha informati in merito alla seconda cancellazione non appena avuto conferma che sarebbe stato impossibile noleggiare una nave sostitutiva rispettando un preavviso da sette a dodici settimane, e, dall'altro, ha offerto loro le seguenti scelte: cancellare le corse iniziali e ottenere un rimborso integrale immediato; viaggiare su tratte alternative verso la Francia senza rimborso delle eventuali spese supplementari e, infine, usufruire di un trasporto alternativo tramite un ponte terrestre di loro scelta fra quelli proposti, a partire da qualsiasi porto irlandese verso porti francesi come Cherbourg, Roscoff, Calais e Caen. In quest'ultimo caso, ai passeggeri venivano rimborsati i costi del carburante sostenuti per l'attraversamento della Gran Bretagna.

29. Il risultato di tali iniziative è stato che, sui 20 000 passeggeri interessati da tali cancellazioni, l'82% ha optato per le corse alternative con la Irish Ferries o con altri vettori, il 3% ha preferito ricorrere al ponte terrestre e il restante 15% ha optato per un rimborso integrale.

30. Per quanto riguarda i passeggeri che hanno scelto le corse alternative, le eventuali spese supplementari non sono stati fatturate a passeggeri ma sono stati assunte dalla Irish Ferries. Inoltre, la Irish Ferries ha rimborsato le eventuali differenze del prezzo del biglietto.

31. Per quanto riguarda i passeggeri che hanno optato per il ponte terrestre, la Irish Ferries ha rimborsato loro il costo del carburante necessario all'attraversamento della Gran Bretagna.

32. Tuttavia, la Irish Ferries non ha versato una compensazione per il ritardo all'arrivo alla destinazione finale ai passeggeri che ne avevano fatto domanda, in applicazione dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010, ritenendo che, poiché essa aveva proposto un trasporto alternativo e un rimborso del prezzo del biglietto in conformità all'articolo 18 di tale regolamento, gli articoli 18 e 19 di tale regolamento non si applicavano simultaneamente.

33. Il 1º agosto 2018, la NTA ha trasmesso alla Irish Ferries un avviso preliminare concernente l'applicazione del regolamento del 2012 alle corse cancellate, al quale la Irish Ferries ha risposto il 15 agosto 2018.

34. Il 19 ottobre 2018, la NTA ha adottato una decisione in forza della quale essa riteneva, in primo luogo, che il regolamento n. 1177/2010 si applicasse alle cancellazioni delle corse fra Dublino e Cherbourg durante l'estate del 2018; in secondo luogo, che la Irish Ferries avesse violato gli obblighi previsti all'articolo 18 di tale regolamento e, in terzo luogo, che tale vettore marittimo non avesse rispettato l'articolo 19 di detto regolamento. In conformità all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento del 2012, tale decisione si è concretizzata nell'emissione di due avvisi. La Irish Ferries ha presentato le sue osservazioni in relazione a tale decisione.

35. Con decisione del 25 gennaio 2019, la NTA ha confermato gli avvisi emessi ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento del 2012 e concernenti gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 (in prosieguo: la «decisione controversa»).

36. Essa ha ritenuto, da un lato, che la Irish Ferries avesse violato l'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010 per quanto riguardava i passeggeri interessati dalle corse cancellate, se tali passeggeri avevano dovuto viaggiare da o verso Rosslare (anziché Dublino), e/o da o verso Roscoff (anziché Cherbourg). La NTA ha invitato la Irish Ferries a rimborsare le eventuali spese supplementari sostenute dai passeggeri interessati dalle corse cancellate che avevano optato per il trasporto alternativo da o verso Rosslare (anziché Dublino), e/o da o verso Roscoff (anziché Cherbourg).

37. Essa ha considerato, dall'altro, che la Irish Ferries avesse violato l'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 e le ha ingiunto di versare una compensazione economica ai passeggeri interessati da un ritardo alla destinazione finale come stabilita nel contratto di trasporto.

38. La Irish Ferries ha contestato la decisione controversa, nonché gli avvisi emessi ai sensi degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010, dinanzi alla High Court (Alta Corte, Irlanda), sostenendo, in primo luogo, che tale regolamento non era applicabile nel caso di una cancellazione avvenuta diverse settimane prima della data delle corse previste. In secondo luogo, la Irish Ferries ha contestato l'interpretazione e l'applicazione effettuata dalla NTA degli articoli da 18 a 20 di detto regolamento. In particolare, essa ha sostenuto che il ritardo nella consegna della nave costituiva una «circostanza straordinaria» che la dispensava dal versamento della compensazione economica prevista all'articolo 19 di tale regolamento. In terzo luogo, la Irish Ferries ha addebitato alla NTA la violazione dell'articolo 25 di questo stesso regolamento, avendo commesso un eccesso di potere. Infatti, la NTA avrebbe esercitato la sua competenza su servizi di trasporto in partenza dalla Francia e verso l'Irlanda sebbene tali servizi rientrassero nella competenza esclusiva dell'autorità francese. In quarto luogo, la Irish Ferries addebita alla NTA di avere violato l'articolo 24 del regolamento n. 1177/2010 non avendo limitato l'effetto della sua decisione ai passeggeri che avevano presentato un reclamo nella forma e nei termini previsti all'articolo 24 di tale regolamento. In quinto ed ultimo luogo, la Irish Ferries ha contestato la validità di detto regolamento alla luce dei principi di proporzionalità, certezza del diritto e parità di trattamento, nonché degli articoli 16, 17 e 20 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (in prosieguo: la «Carta»).

39. È in tali circostanze che la High Court (Alta Corte), con decisione del 22 luglio 2019, pervenuta alla Corte il 26 luglio 2019, ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni:

«A. Applicabilità del regolamento [n. 1177/2010]

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

   a) la consegna ha avuto luogo con un ritardo complessivo di 200 giorni;

   b) l'operatore di traghetti ha dovuto cancellare un'intera stagione di corse;

   c) non è stato possibile ottenere una nave sostitutiva adatta;

   d) per oltre 20 000 passeggeri sono state effettuate dall'operatore del traghetto nuove prenotazioni su corse differenti oppure è stato rimborsato il prezzo del biglietto;

   e) le corse sono state effettuate su una nuova tratta aperta dall'operatore di traghetti in assenza di un servizio sostitutivo simile sulla tratta.

   B. Interpretazione dell'articolo 18 del [regolamento n. 1177/2010]

   La risposta alla presente questione è richiesta solo se l'articolo 18 [del regolamento n. 1177/2010] sia applicabile.

2) Se, nel caso in cui i passeggeri usufruiscano del trasporto alternativo ai sensi [di tale] articolo 18, venga in essere un nuovo contratto di trasporto, per cui il diritto alla compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 deve essere accertato in base a tale nuovo contratto piuttosto che al contratto di trasporto originario.

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

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

   C. Interpretazione dell'articolo 19 del [regolamento n. 1177/2010]

4) a) Se si possa applicare l'articolo 19 [del regolamento n. 1177/2010] quando il viaggio è già stato di fatto annullato almeno sette settimane prima della partenza prevista. In caso di applicazione [di tale] articolo 19, se esso si applichi quando è stato applicato l'articolo 18 [di tale regolamento] e al passeggero è stato fornito un trasporto alternativo senza costi aggiuntivi e/o un rimborso e/o il passeggero ha scelto una corsa successiva.

   b) In caso di applicazione dell'articolo 19 [del regolamento n. 1177/2010], quale sia, ai sensi [di tale articolo], la "destinazione finale".

5) In caso di applicazione dell'articolo 19 [del regolamento n. 1177/2010]:

   a) Come debba essere misurato il ritardo in tali circostanze.

   b) Come debba essere calcolato il *prezzo* ai sensi [di tale] articolo 19 per stabilire il livello di compensazione economica da corrispondere e, in particolare, se essa comprenda i costi riferibili agli extra (ad esempio, cabine, canili e premium lounge).

D. Interpretazione dell'articolo 20, paragrafo 4 [del regolamento n. 1177/2010]

6) Se, nel caso in cui il regolamento [n. 1177/2010] trovi applicazione, le circostanze e le considerazioni di cui alla prima questione rappresentino "circostanze straordinarie che (...) non potevano essere evitate anche adottando tutte le misure ragionevoli", ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 4, del [regolamento n. 1177/2010].

E. Interpretazione dell'articolo 24 [del regolamento n. 1177/2010]

7) Se l'articolo 24 [del regolamento n. 1177/2010] abbia l'effetto di imporre l'obbligo, a tutti i passeggeri che desiderano ottenere la compensazione economica di cui all'articolo 19 [di tale] regolamento, di presentare il reclamo entro due mesi dalla data in cui il servizio è stato o avrebbe dovuto essere prestato.

F. Interpretazione dell'articolo 25 [del regolamento n. 1177/2010]

8) Se la competenza dell'organismo nazionale responsabile dell'applicazione [del regolamento n. 1177/2010] sia limitata alle corse che coinvolgono i porti di cui all'articolo 25 [di tale regolamento] o se possa estendersi anche alla corsa di ritorno *dal* porto di un altro Stato membro verso lo Stato dell'organismo nazionale competente.

G. Validità della decisione e degli avvisi

9) a) Quali siano i principi e le norme del diritto dell'Unione che il giudice del rinvio deve applicare nel valutare la validità della decisione e/o degli avvisi dell'organismo nazionale di esecuzione [del regolamento n. 1177/2010] con riferimento agli articoli 16, 17, 20 e/o 47 della Carta e/o ai principi di proporzionalità, certezza del diritto e parità di trattamento.

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

H. Validità del regolamento n. 1177/2010

La presente questione si porrà solo a seconda delle risposte date alle questioni precedenti.

10) Se il regolamento n. 1177/2010 sia valido in quanto diritto dell'Unione, con particolare riguardo:

a) agli articoli 16, 17 e 20 della Carta.

b) al fatto che i vettori aerei non hanno l'obbligo di pagare una compensazione economica se informano il passeggero della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto [articolo 5, paragrafo 1, lettera c), [punto] i), del regolamento n. 261/2004].

c) Ai principi di proporzionalità, certezza del diritto e parità di trattamento».

40. Hanno presentato osservazioni scritte le parti nel procedimento principale, l'Irlanda, il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea. Gli stessi interessati sono stati rappresentati all'udienza tenutasi il 9 settembre 2020.

IV. Analisi

41. Le dieci questioni del presente rinvio pregiudiziale vertono su diversi aspetti del regolamento n. 1177/2010. Infatti, con la sua prima questione, il giudice del rinvio intende anzitutto accertare se tale regolamento si applichi alla controversia di cui al procedimento principale. Successivamente, con le sue questioni dalla seconda alla nona, esso chiede l'interpretazione di una serie di disposizioni specifiche di detto regolamento. Infine, con la sua decima questione, tale giudice chiede alla Corte di pronunciarsi sulla validità dello stesso regolamento.

42. Al fine di procedere all'esame della validità di un atto di diritto dell'Unione, occorre anzitutto escludere l'ipotesi secondo la quale tale esame non abbia alcuna relazione con la realtà concreta o l'oggetto della causa principale [6]. L'analisi della prima questione deve dunque precedere quella della decima questione.

43. Poi, qualora la validità delle disposizioni di un atto di diritto dell'Unione venga messa in discussione a causa dell'asserita violazione di taluni principi generali, occorre anzitutto stabilire il significato di tali disposizioni. Secondo un principio ermeneutico generale, le disposizioni del diritto dell'Unione devono essere interpretate, nei limiti del possibile, in modo da non inficiare la loro validità e in conformità con il diritto primario nel suo complesso [7]. Procedere all'esame della loro validità senza stabilirne preliminarmente il significato equivarrebbe ad ignorare tale principio. Poiché le questioni dalla seconda alla nona vertono sull'interpretazione di una serie di disposizioni del regolamento n. 1177/2010, la cui validità viene presa in considerazione dalla decima questione, occorre pertanto rispondere anzitutto a queste prime questioni.

44. Di conseguenza, la mia analisi rispetterà l'ordine delle questioni sollevate dal giudice del rinvio. Esaminerò, anzitutto, l'ambito di applicazione del regolamento n. 1177/2010 (prima questione), successivamente le disposizioni specifiche del medesimo (questioni dalla seconda alla nona) e, infine, la validità di tale regolamento (decima questione).

6 V. in tal senso, sentenza del 16 giugno 1981, Salonia (126/80, EU:C:1981:136, punto 6).

7 V., in tal senso, sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punto 44).

A. Sull'applicabilità del regolamento n. 1177/2010

45. Con la sua prima questione, il giudice del rinvio si interroga, in generale, sull'applicabilità del regolamento n. 1177/2010 e, più precisamente, sull'applicabilità dei suoi articoli 18 e 19, nel caso in cui un servizio di trasporto marittimo venga cancellato, con un preavviso di almeno sette settimane prima della partenza inizialmente prevista, in quanto la nave programmata per assicurare tale servizio di trasporto è stata oggetto di un ritardo di consegna e non ha potuto essere sostituita.

46. È vero che il giudice del rinvio si interroga parimenti sull'applicabilità del regolamento n. 1177/2010 alla luce di un insieme di circostanze figuranti nella formulazione della prima questione, lettere da a) ad e). Tuttavia, la Irish Ferries, la cui linea argomentativa sembra essere all'origine della prima questione, fa riferimento a tali circostanze solo per suffragare la propria argomentazione relativa al principio impossibilium nulla obligatio est. Nella fattispecie, ritengo che le circostanze di cui trattasi non siano idonee a modificare la mia analisi relativa all'applicabilità del regolamento n. 1177/2010, cosicché esse non devono essere oggetto di un esame isolato. Per contro, le stesse circostanze possono essere prese in considerazione nell'ambito della sesta questione e dell'esame relativo alle «misure ragionevoli», ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 4, di tale regolamento.

47. Inoltre, nella sua prima questione, il giudice del rinvio utilizza due nozioni distinte, ossia quella di «prenotazioni anticipate» effettuate dai passeggeri e quella di «contratti di trasporto» conclusi dagli stessi. La formulazione di tale questione può dunque a priori far pensare che tale giudice operi una distinzione fra queste due nozioni. Tuttavia, la prima questione riguarda i passeggeri che hanno al contempo effettuato prenotazioni e concluso i contratti di trasporto. La Corte non è dunque invitata a pronunciarsi separatamente, da un lato, sulla situazione dei passeggeri che hanno effettuato una prenotazione e, dall'altro, su quella dei passeggeri che hanno concluso un contratto di trasporto.

48. Per scrupolo di completezza, si deve osservare che, a differenza del regolamento n. 261/2004, il regolamento n. 1177/2010 non utilizza la nozione di «prenotazione» nella definizione del suo ambito di applicazione [8].

49. Benché tale nozione venga utilizzata unicamente nel capo II del regolamento n. 1177/2010, intitolato «Diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta», le disposizioni di tale capo possono far pensare che una prenotazione sia preliminare alla conclusione del contratto di trasporto. Infatti, gli articoli 7 e 8 di tale regolamento operano una distinzione fra l'accettazione di una prenotazione e l'emissione di un biglietto.

50. In tale ordine di idee, dalle definizioni figuranti all'articolo 3, lettera m) ed n), del regolamento n. 1177/2010 risulta che l'esistenza di un «contratto di trasporto» è provata, segnatamente, da un «biglietto». Per contro, tale regolamento non istituisce un collegamento analogo fra un «contratto di trasporto» e una «prenotazione» [9]. Inoltre, l'articolo 3, lettera m), di detto regolamento indica che il contratto di trasporto è concluso «fra un vettore e un passeggero per la fornitura di uno o più servizi passeggeri o crociere». Non si può dunque escludere che il legislatore dell'Unione

[8] Infatti, l'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 prevede, in sostanza, che tale regolamento si applichi ai passeggeri in partenza da un aeroporto, a condizione che tali passeggeri dispongano di una prenotazione confermata e si presentino all'accettazione.

[9] L'articolo 2, lettera g), del regolamento n. 261/2004 istituisce tuttavia un nesso fra la «prenotazione» e il «biglietto» ai sensi dell'articolo 2, lettera f), di tale regolamento. Secondo questa prima disposizione, la «prenotazione» è il fatto che il passeggero è in possesso di un biglietto, o di un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico.

abbia inteso collegare la qualità di «passeggero» non *al fatto di effettuare una prenotazione* ma *alla conclusione* di un contratto di trasporto. Tuttavia, come ho rilevato [10], le conclusioni che il giudice del rinvio trae, nell'ambito della prima questione, dall'esistenza di eventuali differenze fra le «prenotazioni anticipate» e i «contratti di trasporto» non sono rilevanti. Infatti, dalla formulazione di tale questione emerge che ogni passeggero che ha fatto una prenotazione ha parimenti concluso un contratto di trasporto.

1. Esposizione della prima questione pregiudiziale

51. La prima questione trae origine dalla linea argomentativa della Irish Ferries secondo la quale il regolamento n. 1177/2010 si applicherebbe unicamente a due categorie di passeggeri, ossia, da un lato, ai passeggeri la cui corsa imminente sia ritardata o cancellata e che si trovino fisicamente nel porto e, dall'altro, ai passeggeri che siano in crociera. Tale regolamento non riguarderebbe, per contro, i passeggeri che sono stati informati dal vettore della cancellazione della corsa con un preavviso di almeno sette settimane prima della partenza [11].

52. Per argomentare che questa terza categoria di passeggeri non rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 1177/2010, la Irish Ferries fa riferimento, in primo luogo, al dettato delle disposizioni di tale regolamento e alla sua economia.

53. In particolare, la Irish Ferries desume dall'utilizzazione del termine «interruzione del viaggio», nel titolo del capo III del regolamento n. 1177/2010, che tale regolamento non riguarda il servizio di trasporto che non sia ancora iniziato.

54. Inoltre, l'articolo 17, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 1177/2010 obbligherebbe i vettori a fornire informazioni e taluni servizi («spuntini, pasti o bevande» e «una sistemazione adeguata, a bordo o a terra») ai passeggeri in caso di cancellazione o ritardo di un servizio di trasporto. Per la Irish Ferries, tale disposizione ha un significato solo se essa si applica ai passeggeri che si trovino già nel porto o presso il terminale portuale.

55. In tale ordine di idee, la Irish Ferries sostiene che, in caso di partenza cancellata o ritardata, l'articolo 18, paragrafi 1 e 3, del regolamento n. 1177/2010, da un lato, obbliga ad offrire «immediatamente» ad un passeggero un trasporto alternativo o un rimborso e, dall'altro, prevede che il rimborso corrisponda al prezzo «per la parte o le parti del viaggio non effettuate». Analogamente, l'articolo 19 di tale regolamento prende in considerazione passeggeri che subiscono un «ritardo all'arrivo» e non riguarderebbe dunque i passeggeri in transito o in un porto. Inoltre, l'entità dei ritardi alla partenza e di quelli all'arrivo, di cui a queste due disposizioni, significa, secondo la Irish Ferries, che si tratta di una disposizione applicabile ai passeggeri in transito o nelle vicinanze del porto.

56. In secondo luogo, la Irish Ferries fa valere che i passeggeri aerei e ferroviari non ricevono una compensazione economica qualora siano stati informati della cancellazione del servizio di trasporto con almeno due settimane di anticipo [articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004] o con largo anticipo (orientamenti interpretativi della Commissione [12]). Se il regolamento n. 1177/2010 è inteso a garantire, come enunciato dal suo considerando 1, un

[10] V. paragrafo 47 delle presenti conclusioni.

[11] Il preavviso di almeno sette settimane, di cui alle questioni pregiudiziali, è calcolato facendo riferimento alla data alla quale la Irish Ferries ha comunicato la cancellazione dei servizi di trasporto ai suoi passeggeri. V. paragrafo 28 delle presenti conclusioni.

[12] Comunicazione della Commissione, Orientamenti interpretativi relativi al [regolamento n. 1371/2007] (GU 2015, C 220, pag. 1), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015XC0704(01).

elevato livello di protezione dei passeggeri marittimi, simile a quella offerta da altri modi di trasporto, tale regolamento non sarebbe applicabile qualora gli avvisi di cancellazione siano stati inviati ai passeggeri con un preavviso di almeno sette settimane.

57. In terzo luogo, la Irish Ferries fa valere che le circostanze indicate nella prima questione, lettere da a) ad e), testimoniano la portata delle difficoltà incontrate nel ritardo di consegna. In tale contesto, facendo riferimento al principio impossibilium nulla obligatio est, riconosciuto nella giurisprudenza della Corte [13], essa fa valere, da un lato, che una disposizione del diritto dell'Unione non può imporre un obbligo la cui esecuzione sia impossibile da realizzare. Dall'altro, essa afferma, in sostanza, che le difficoltà incontrate sono tali che i contratti conclusi con i passeggeri dovevano considerarsi risolti a causa di un'impossibilità di esecuzione.

58. Considerato che la prima questione riflette la linea argomentativa invocata dalla Irish Ferries, esaminerò tale questione alla luce delle tre serie di argomenti presentate in precedenza.

2. Sul tenore letterale e sull'economia del regolamento n. 1177/2010

59. Occorre osservare anzitutto che l'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010, intitolato «Ambito di applicazione», stabilisce le categorie di passeggeri alle quali esso si applica, e che l'articolo 2, paragrafo 2, definisce quelle alle quali esso non si applica. Nulla consente di ritenere che il fatto di essere informato in anticipo in merito alla cancellazione escluda un passeggero dall'ambito di applicazione di detto regolamento. Una siffatta condizione semplicemente non figura in tale disposizione.

60. È vero che, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010, quest'ultimo si applica ai passeggeri che viaggiano con servizi passeggeri o in una crociera. Tuttavia, da ciò non si può desumere che tale regolamento non si applica ai passeggeri che non sono presenti nel corso di tali viaggi.

61. Infatti, il regolamento n. 1177/2010 contiene disposizioni la cui applicabilità nella fase antecedente a quella del viaggio effettivo è pacifica. Per illustrare tali affermazioni, l'articolo 4, paragrafo 2, di tale regolamento prevede, in sostanza, che le condizioni contrattuali e le tariffe applicate dai vettori o dai venditori di biglietti siano offerte al pubblico senza alcuna discriminazione. Analogamente, l'articolo 7, paragrafo 1, di detto regolamento vieta di rifiutare di accettare una prenotazione, emettere o fornire altrimenti un biglietto o imbarcare una persona unicamente per motivi di disabilità o di mobilità ridotta.

62. Inoltre, nella proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 [14] (in prosieguo: la «proposta di regolamento»), l'articolo 2 della stessa non faceva riferimento ai passeggeri ai quali tale regolamento sarebbe stato applicabile. Tale articolo enunciava che il regolamento «si applica ai servizi passeggeri commerciali via mare e per vie navigabili interne». A seguito del parere in prima lettura del Parlamento [15] e della

[13] La Irish Ferries invoca, in tale contesto, le sentenze del 3 marzo 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, punto 42), e del 6 novembre 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Commissione, Commissione/Scuola Elementare Maria Montessori e Commissione/Ferracci (da C-622/16 P a C-624/16 P, EU:C:2018:873, punto 79).

[14] COM(2008) 816 definitivo.

[15] Secondo il parere del Parlamento, P6_TC1-COD(2008)0246, il regolamento si applicava «al trasporto commerciale di passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne con navi passeggeri». V., parimenti, emendamento n. 9 della relazione sulla proposta di regolamento [2008/0246(COD)].

posizione in prima lettura del Consiglio [16], tale disposizione ha ottenuto, in sostanza, la sua formulazione definitiva. Orbene, nulla consente di ritenere che tali istituzioni abbiano avuto l'intenzione di circoscrivere l'ambito di applicazione del regolamento n. 1177/2010 nel senso prospettato dalla Irish Ferries. Alla luce dell'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, simile a quella offerta da altri modi di trasporto, sotteso alla proposta di regolamento all'inizio dei lavori preparatori ed enunciato al suo considerando 1, una siffatta intenzione avrebbe dovuto essere oggetto di un'attenzione particolare. Infatti, il fatto di circoscrivere l'ambito di applicazione del regolamento n. 1177/2010 si risolverebbe nell'abbassare il livello di protezione dei passeggeri.

63. Inoltre, per quanto riguarda, più specificamente, l'applicabilità delle disposizioni del capo III del regolamento n. 1177/2010, segnatamente gli articoli 18 e 19 dello stesso, ritengo che, contrariamente a quanto fatto valere dalla Irish Ferries, il termine «interruzione del viaggio», figurante nel titolo stesso di tale capo, non possa essere interpretato nel senso che una parte del viaggio debba già essere avvenuta prima dell'interruzione del medesimo affinché una fattispecie rientri nell'ambito di applicazione di tale capo. Infatti, secondo l'interpretazione della Irish Ferries, la definizione della nozione di «viaggio» determinerebbe, in sostanza, l'ambito di applicazione delle disposizioni di tale capo. Orbene, poiché siffatta nozione non è definita in tale regolamento, il suo significato dovrebbe essere stabilito con estrema precisione.

64. Inoltre, l'articolo 20 del regolamento n. 1177/2010, intitolato «Esenzioni», enuncia le ipotesi in cui gli articoli 18 e 19 di tale regolamento non si applicano. Né il fatto di essere informato in anticipo della cancellazione né il fatto di subire un'interruzione nel corso del viaggio figurano fra tali ipotesi. Inoltre, la dottrina ha osservato che le ipotesi nelle quali la responsabilità di un vettore viene chiamata in causa in forza di tali disposizioni, senza che il viaggio venga interrotto, sono più frequenti e rilevanti sotto il profilo pratico [17].

65. È vero che i servizi offerti gratuitamente ai passeggeri ai sensi dell'articolo 17, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 1177/2010 sembrano essere rilevanti per il passeggero, soprattutto nel corso del suo viaggio. Tuttavia, l'obbligo di applicare tale disposizione in situazioni come quella descritta nella prima questione è «attenuato» dalle precisazioni ivi figuranti, secondo le quali tali servizi devono essere forniti, per quanto riguarda spuntini, pasti o bevande, «in congrua relazione alla durata dell'attesa, purché siano disponibili o possano essere ragionevolmente forniti» e, per quanto riguarda una sistemazione a bordo o a terra, qualora ciò si renda necessario.

66. Infine, è sufficiente osservare che gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 non menzionano l'obbligo di essere informati in anticipo della cancellazione quale condizione della loro inapplicabilità. Peraltro, nel corso dei lavori preparatori, l'emendamento n. 59, proposto dal Parlamento nel suo parere in prima lettura, ai sensi del quale non è dovuto alcun risarcimento dal vettore marittimo qualora questi abbia informato il passeggero della cancellazione della traversata almeno tre giorni prima della partenza prevista, non è stato ripreso nel regolamento n. 1177/2010. Tale circostanza avvalora la considerazione secondo la quale il legislatore non ha inteso limitare l'ambito di applicazione di tale regolamento o dei suoi articoli 18 e 19 nel senso prospettato dalla Irish Ferries.

[16] Secondo la posizione (UE) n. 5/2010 del Consiglio (GU 2010, C 122 E, pag. 19), il regolamento si applicava ai passeggeri che viaggiano con servizi passeggeri o in una crociera.

[17] V., in tal senso, Stec, M., «Ochrona pasażera w transporcie morskim i w żegludze śródlądowej w świetle rozporządzenia (UE) nr 1177/2010», in Kostański, P., Podrecki, P. e Targosz, T., (a cura di), *Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple*, Wolters Kluwer, Varsavia, 2017, pag. 1408.

3. Sul parallelo fra i regolamenti n. 261/2004, n. 1371/2007, n. 1177/2010 e n. 181/2011

67. Secondo il considerando 1 del regolamento n. 1177/2010, esso è inteso a garantire *un livello di protezione dei passeggeri marittimi, simile* a quella offerta da altri modi di trasporto. De lege ferenda, taluni progetti legislativi tentano di stabilire un livello simile di protezione dei consumatori all'interno dell'Unione [18]. Tuttavia, secondo una giurisprudenza costante, *la situazione delle imprese intervenienti nel settore di attività dei diversi mezzi di trasporto non è paragonabile* nella misura in cui, alla luce delle loro modalità di funzionamento, delle condizioni della loro accessibilità e della ripartizione delle loro reti, le diverse modalità di trasporto non sono, quanto alle loro condizioni di utilizzazione, intercambiabili [19].

68. Per illustrare tali affermazioni, a livello dell'Unione, i diritti dei passeggeri ferroviari sono fissati dal regolamento n. 1371/2007. Tale regolamento prevede, segnatamente, che, fermo restando il diritto al trasporto, il passeggero può chiedere all'impresa ferroviaria un indennizzo in caso di ritardo tra il luogo di partenza e il luogo di destinazione indicati sul biglietto se non gli è stato rimborsato il biglietto in conformità all'articolo 16 di detto regolamento [20]. Lo stesso regolamento non prevede che le imprese ferroviarie siano esentate dall'obbligo di indennizzo previsto all'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento n. 1371/2007, qualora il ritardo sia imputabile ad un caso di forza maggiore. In tali circostanze, potrebbe sorgere la questione se le cause di esenzione da responsabilità del vettore, previste dai regolamenti nn. 261/2004, 1177/2010 e 181/2011, relativi, rispettivamente, ai passeggeri del trasporto aereo, navale e in autobus, possano essere applicati per analogia al trasporto ferroviario.

69. Nella sentenza ÖBB-Personenverkehr [21], la Corte ha risposto in senso negativo a tale questione. Facendo riferimento alla giurisprudenza citata al paragrafo 67 delle presenti conclusioni, la Corte ha riconosciuto che il legislatore dell'Unione aveva potuto introdurre norme che prevedono un diverso livello di protezione del consumatore a seconda del settore di trasporto considerato [22].

70. Alla luce di tali chiarimenti giurisprudenziali, non si possono, tracciando un parallelo fra le normative relative alle diverse modalità di trasporto, introdurre per via giurisprudenziale soluzioni che sfocino nell'armonizzazione, per quanto riguarda ogni modalità di trasporto, degli obblighi dei vettori in caso di cancellazione o di ritardo di un servizio passeggeri. Occorre pertanto rispettare la volontà del legislatore dell'Unione di non instaurare un siffatto parallelismo fra tali normative.

[18] V. Erceg, B. e Vasilj, A., «Current affairs in passengers rights protection in the European Union», *EU and Comparative Law Issues and Challenges*, 2018, vol. 2, pagg. 222 e 223.

[19] V. sentenze del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punto 96); del 31gennaio 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punto 56), e del 26 settembre 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, punto 47).

[20] V. articolo 17, paragrafo 1, del regolamento n. 1371/2007.

[21] Sentenza del 26 settembre 2013 (C-509/11, EU:C:2013:613, punto 48).

[22] V. sentenza del 26 settembre 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, punto 47).

4. Sul principio impossibilium nulla obligatio est

71. Tale principio implica che gli obblighi la cui esecuzione sia, in maniera obiettiva e assoluta, impossibile da realizzare, non siano imposti giuridicamente agli individui [23] e che le disposizioni del diritto dell'Unione siano interpretate nel senso che consenta di evitare che siffatti obblighi siano imposti [24].

72. Tuttavia, un'impossibilità obiettiva e assoluta non può essere assimilata all'esistenza di difficoltà nell'esecuzione degli obblighi risultanti dal diritto dell'Unione. Per di più, l'importanza rivestita dall'obiettivo di protezione dei consumatori, compresi i passeggeri marittimi, è idonea a giustificare conseguenze economiche negative, anche considerevoli, per taluni operatori economici [25]. Inoltre, mentre gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 impongono obblighi ad un vettore, l'articolo 20, paragrafi 3 e 4, di tale regolamento consente di liberare tale vettore da siffatti obblighi in circostanze specifiche e garantisce che quest'ultimo non si trovi in una situazione comparabile a quella di un'impossibilità assoluta.

73. Per gli stessi motivi, al fine di stabilire se, sulla base del diritto nazionale, si debba ritenere che i contratti conclusi con i passeggeri siano stati risolti a causa di un'impossibilità di esecuzione, il giudice del rinvio deve tenere conto del fatto che, indipendentemente dalla legge applicabile a tali contratti, questi ultimi vertono su obblighi risultanti dal regolamento n. 1177/2010 il quale, come ho appena illustrato, non mette il vettore nell'impossibilità di eseguire i suoi obblighi contrattuali.

74. Per concludere l'analisi relativa alla prima questione pregiudiziale, propongo di rispondere dichiarando che il regolamento n. 1177/2010, in particolare i suoi articoli 18 e 19, si applica nell'ipotesi in cui un servizio di trasporto marittimo venga cancellato con preavviso, prima della partenza inizialmente prevista, in quanto la nave programmata per garantire tale servizio di trasporto è stata oggetto di un ritardo di consegna e non ha potuto essere sostituita.

B. Sulla nozione di «destinazione finale» di cui agli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010

75. Con la sua terza questione, lettera a), il giudice del rinvio chiede alla Corte di precisare se il trasporto alternativo dei passeggeri, vuoi tramite una o più corse alternative che seguono un itinerario diverso rispetto alla corsa iniziale, vuoi tramite un ponte terrestre (stradale o ferroviario), costituisca un «trasporto alternativo verso la destinazione finale» a «condizioni simili» ai sensi dell'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010.

76. Con la sua terza questione, lettera b), tale giudice desidererebbe sapere se, qualora non sia disponibile una corsa diretta alternativa sulla tratta iniziale, i passeggeri che hanno usufruito di un trasporto alternativo, ai sensi dell'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010, debbano ricevere una compensazione economica per gli eventuali oneri finanziari aggiuntivi sostenuti, da un lato, per recarsi ai porti d'imbarco e di sbarco alternativi e, dall'altro, nel lasciare tali porti.

[23] V., per analogia con la giurisprudenza relativa all'applicazione di tale principio alle decisioni della Commissione, sentenza del 6 novembre 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Commissione, Commissione/Scuola Elementare Maria Montessori e Commissione/Ferracci (da C-622/16 P a C-624/16 P, EU:C:2018:873, punto 82 e giurisprudenza ivi citata).

[24] V., in tal senso, sentenza del 3 marzo 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, punto 42).

[25] V., per analogia, sentenza del 23 ottobre 2012, Nelson e a. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 81).

77. La quarta questione, lettera b), verte parimenti sull'interpretazione della nozione di «destinazione finale» alla luce del diritto ad una compensazione economica, previsto all'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010.

78. Per rispondere a siffatte questioni, è necessario interpretare la nozione di «destinazione finale» figurante nelle disposizioni di tale regolamento [26]. Propongo dunque di esaminare dette questioni congiuntamente.

1. Sulla nozione di «destinazione finale»

79. La nozione di «destinazione finale», figurante agli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010, riguarda la destinazione finale *come indicata nel contratto di trasporto*. Nel sistema di tale regolamento, siffatta nozione corrisponde dunque sempre ad una destinazione convenuta fra le parti. Nella misura in cui un «biglietto», ai sensi dell'articolo 3, lettera n), di detto regolamento, costituisce, in sostanza, una prova dell'esistenza di un contratto di trasporto, la destinazione finale, in quanto elemento essenziale del medesimo, deve, in linea di principio, figurare parimenti sul biglietto.

80. Inoltre, nel sistema del regolamento n. 1177/2010, la nozione di «destinazione finale» viene utilizzata per determinare il luogo verso il quale il passeggero deve essere stato trasportato (e, in combinazione con l'ora di arrivo, il momento) a seguito di un trasporto tramite servizi passeggeri per poter ritenere che tale servizio sia stato effettivamente e correttamente eseguito. Infatti, da un lato, tramite la conclusione di un contratto di trasporto, il passeggero acquisisce il diritto al trasporto verso la destinazione finale [27] e, in caso di partenza cancellata o ritardata, di cui all'articolo 18 di tale regolamento, il passeggero ha diritto al trasporto alternativo verso tale destinazione. Dall'altro, se il passeggero subisce un ritardo all'arrivo alla destinazione finale, il vettore è tenuto, in linea di principio, a risarcirlo sulla base dell'articolo 19 di detto regolamento.

81. La nozione di «destinazione finale» svolge dunque un ruolo importante con riferimento alla responsabilità di un vettore per l'esecuzione di un servizio passeggeri. Deve pertanto trattarsi di una destinazione specificata in maniera precisa e «controllabile» per il vettore; quest'ultimo deve essere in grado di determinare la durata del viaggio e l'ora di arrivo in funzione di tale destinazione. Inoltre, alla luce del fatto che le condizioni che comportano il sorgere della responsabilità di un vettore ai sensi degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 vengono stabilite, in linea di principio, per la totalità dei passeggeri nel contesto del servizio passeggeri interessato, è poco probabile che la destinazione finale possa essere fissata in maniera individualizzata nei contratti di trasporto. Si deve dunque ritenere che la nozione di «destinazione finale» corrisponda, in linea di principio, al porto di sbarco indicato nel contratto di trasporto per una corsa iniziale.

82. Tale considerazione non viene rimessa in discussione dall'argomento della Irish Ferries secondo il quale il regolamento n. 1177/2010 utilizza la nozione di «porto di sbarco» e, pertanto, la nozione di «destinazione finale» non può rivestire lo stesso significato di questa prima nozione. Infatti, la nozione di «porto di sbarco» viene utilizzata unicamente all'articolo 2 di tale regolamento al fine di determinare l'ambito di applicazione di quest'ultimo. La circostanza che tale disposizione non utilizzi la nozione di «destinazione finale» risulta dalla convenzione

[26] V. la mia analisi relativa alla seconda questione e alla quarta questione, lettera a).

[27] L'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010 prevede che, *fermo restando il diritto al trasporto*, un passeggero può chiedere una compensazione economica in caso di ritardo all'arrivo.

terminologica ivi stabilita: ai sensi del suo articolo 2, il regolamento n. 1177/2010 si applica ai servizi passeggeri il cui *porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro* e, in maniera speculare a tale passaggio, per quanto riguarda i servizi provenienti da uno Stato terzo, *se il porto di sbarco è situato nel territorio di uno Stato membro*.

2. Sul trasporto alternativo verso la destinazione finale

83. Benché l'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010 preveda che, in caso di partenza cancellata o ritardata, al passeggero venga offerto, segnatamente, un trasporto alternativo verso la destinazione finale, a condizioni simili, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile e senza alcuna spesa supplementare, è possibile che, a seguito di un trasporto via mare, il passeggero non pervenga al porto di sbarco indicato nel contratto di trasporto per una corsa iniziale.

84. Infatti, in considerazione del numero limitato di servizi passeggeri disponibili e di porti che possono accogliere le navi passeggeri, non si può pretendere che i passeggeri si vedano sempre offrire il trasporto effettuato su un tragitto identico a quello inizialmente convenuto. Come rilevato dalla Irish Ferries, è possibile che non esista alcun servizio alternativo per trasportare tali passeggeri sulla stessa tratta o lo stesso giorno. Imporre un simile obbligo equivarrebbe dunque ad allungare i brevi termini («appena possibile») entro i quali il trasporto alternativo deve essere effettuato. Per ragioni analoghe, nell'ambito del regolamento n. 261/2004, il vettore può offrire un volo alternativo a destinazione di un aeroporto diverso da quello inizialmente previsto[28], malgrado il fatto che la nozione di «destinazione finale» sia definita, in maniera restrittiva, da tale regolamento. Ciò vale a maggior ragione per i servizi passeggeri via mare o per vie navigabili interne, i quali, nella prassi, non vengono utilizzati frequentemente per recarsi al porto di sbarco e per soggiornarvi.

85. Tuttavia, in occasione di un trasporto alternativo, il vettore deve assicurare il trasporto verso la destinazione finale, come indicata nel contratto di trasporto per una corsa iniziale, oppure farsi carico delle spese di trasferimento[29]. Infatti, l'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010 dispone che il passeggero ha diritto al trasporto alternativo verso la destinazione finale e, come ho rilevato al paragrafo 81 delle presenti conclusioni, la nozione di «destinazione finale» corrisponde, in linea di principio, al porto di sbarco indicato nel contratto di trasporto per una corsa iniziale.

86. Se, nell'ambito di un servizio passeggeri alternativo, il vettore non ha l'obbligo di trasportare il passeggero, via mare, al porto di sbarco indicato nel contratto di trasporto per una corsa iniziale, l'itinerario seguito dal mezzo di trasporto sostitutivo non deve, a fortiori, essere necessariamente identico a quello indicato nel contratto di trasporto per la corsa iniziale.

87. Tuttavia, un trasporto alternativo deve essere sempre effettuato a «condizioni simili» ai sensi dell'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010. In tale contesto, il giudice del rinvio si chiede dunque se una corsa alternativa che segua un itinerario diverso possa implicare il ricorso ad altre modalità di trasporto, come un trasporto stradale o ferroviario attraverso un ponte terrestre.

[28] Ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, «[q]ualora una città o regione sia servita da più aeroporti ed un vettore aereo operativo offra ad un passeggero l'imbarco su un volo per un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, le spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero, sono a carico del vettore aereo operativo».

[29] V. paragrafi da 91 a 94 delle presenti conclusioni.

88. Il regolamento n. 1177/2010 non definisce la nozione di «condizioni simili» e si limita a precisare, al suo considerando 13, che un passeggero dovrebbe ottenere il trasporto alternativo «a condizioni soddisfacenti». Le condizioni del servizio passeggeri sono fissate nel contratto di trasporto e, pertanto, la questione se le condizioni del servizio alternativo siano «simili» deve essere valutata in relazione a tale contratto. I termini «condizioni simili» riguardano pertanto gli elementi essenziali del contratto, come la durata totale del viaggio, l'ora di arrivo, il numero di collegamenti supplementari e la classe del biglietto. È vero che, alla luce dell'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, un trasporto alternativo non deve andare a discapito del passeggero e occorre dunque adottare la prospettiva di tale passeggero per stabilire se tali condizioni siano «soddisfacenti» rispetto a quelle indicate nel contratto di trasporto. Il riferimento alle condizioni contrattuali consente tuttavia di garantire che l'interesse di un vettore non venga ignorato.

89. Pur se non esiste, nel diritto dell'Unione, un contesto normativo de lege lata concernente direttamente la protezione dei diritti dei passeggeri in un contesto multimodale [30], ciò non significa che il trasporto multimodale non costituisca una soluzione accettabile per il sistema di protezione dei passeggeri istituito nel diritto dell'Unione. In effetti, si tratta addirittura di una soluzione utilizzata frequentemente dai passeggeri. È parimenti possibile che, in taluni casi, siffatta soluzione sia l'unico servizio alternativo disponibile in tempi brevi.

90. Il trasporto alternativo tramite una corsa o più corse alternative che seguano un itinerario diverso da quello della corsa iniziale o tramite un ponte terrestre (stradale o ferroviario) può dunque costituire un «trasporto alternativo verso la destinazione finale» a «condizioni simili» ai sensi dell'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010, qualora altre condizioni di tale corsa [31] siano simili a quelle fissate per la corsa iniziale nel contratto di trasporto.

3. Sulle spese supplementari sostenute da un passeggero che ha usufruito di un trasporto alternativo

91. Occorre verificare, adesso, se il vettore debba rimborsare ad un passeggero che abbia usufruito di un trasporto alternativo, da un lato, le spese supplementari sostenute dal medesimo per recarsi ai porti di imbarco e di sbarco alternativi e, dall'altro, quelli che lo stesso sostiene nel lasciare tali porti.

92. L'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 1177/2010 prevede che, in caso di cancellazione di un servizio di trasporto, al passeggero venga offerta la scelta fra il rimborso del prezzo del biglietto o il trasporto alternativo verso la destinazione finale «senza alcun supplemento».

93. Come ho già osservato al paragrafo 88 delle presenti conclusioni, un trasporto alternativo non deve andare a scapito del passeggero. Un trasporto alternativo non può neanche avere come conseguenza quella di mettere il passeggero in una situazione smisuratamente più vantaggiosa di quella prevista dal contratto di trasporto che lo stesso ha sottoscritto.

94. In tale contesto, non si può perdere di vista il fatto che, per quanto riguarda i servizi passeggeri non interrotti, il passeggero deve recarsi sempre nei porti rilevanti e le spese sostenute in tali circostanze non gli vengono rimborsate. Alla luce delle considerazioni svolte al paragrafo

30 V. Erceg, B., e Vasilj, A., op. cit. pag. 230.

31 V., a tal riguardo, paragrafo 88 delle presenti conclusioni.

precedente, la menzione «senza alcun supplemento», figurante all'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010, deve essere letta nel senso che al passeggero sono rimborsati i costi sostenuti a causa di un trasporto alternativo, superiori a quelli che il passeggero avrebbe dovuto sostenere nel caso di un servizio passeggeri non interrotto.

95. Per riassumere l'analisi relativa alla terza questione, lettera a) e b), nonché alla quarta questione, lettera b), ritengo:

– che la nozione di «destinazione finale», ai sensi degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010, corrisponda, in linea di principio, al porto di sbarco specificato nel contratto di trasporto per una corsa iniziale;

– che un trasporto alternativo tramite una corsa o corse alternative che seguano un itinerario diverso da quello della corsa iniziale o tramite un ponte terrestre (stradale o ferroviario) possa costituire un «trasporto alternativo verso la destinazione finale» a «condizioni simili», ai sensi dell'articolo 18 di tale regolamento, qualora altre condizioni di tale corsa alternativa siano simili a quelle fissate per la corsa iniziale nel contratto di trasporto;

– che l'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), di detto regolamento debba essere interpretato nel senso che un trasporto alternativo deve aver luogo senza alcun supplemento, cosicché il vettore deve rimborsare i costi sostenuti dai passeggeri per recarsi ai porti di imbarco e di sbarco alternativi, nonché quelli sostenuti nel lasciare tali porti, nella misura in cui tali costi siano dovuti al trasporto alternativo e siano superiori a quelli che i passeggeri avrebbero sostenuto nel caso di un servizio passeggeri non interrotto.

C. Sulla compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 in relazione alla scelta di cui beneficia il passeggero ai sensi dell'articolo 18 di tale regolamento

96. Con la sua seconda questione, la sua quarta questione, lettera a), e la sua quinta questione, lettera a), il giudice del rinvio cerca di accertare, in sostanza, se, qualora un servizio passeggeri sia stato cancellato almeno sette settimane prima della partenza prevista e un passeggero sia stato rimborsato o abbia usufruito di un trasporto alternativo oppure abbia scelto una corsa ad una data successiva, tale passeggero abbia diritto ad una compensazione economica per il ritardo all'arrivo ai sensi dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010, con riferimento all'ora di arrivo indicata per la corsa iniziale.

1. Illustrazione delle questioni

97. Nell'ambito della sua quarta questione, lettera a), il giudice del rinvio include due sottoquestioni. Con la prima sottoquestione si chiede se l'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 si applichi qualora il servizio passeggeri sia stato cancellato almeno sette settimane prima della partenza prevista. Con la seconda sottoquestione, che si pone solo qualora la prima sottoquestione debba essere risolta in senso affermativo, si chiede se un passeggero che, a seguito di una siffatta cancellazione, sia stato rimborsato o abbia usufruito di un trasporto alternativo, oppure abbia optato per una corsa ad una data successiva, in conformità all'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010, abbia diritto ad una compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 di tale regolamento.

98. Con la sua quinta questione, lettera a), il giudice del rinvio desidera sapere come debba essere valutata la durata del ritardo ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010 nelle circostanze corrispondenti a quelle di cui alla quarta questione, lettera a), ossia quelle in cui il viaggio sia stato cancellato almeno sette settimane prima della partenza prevista e in cui il passeggero abbia usufruito di un trasporto alternativo o sia stato rimborsato oppure abbia scelto una corsa ad una data successiva.

99. Con la seconda questione si chiede parimenti, in sostanza, se la scelta di un passeggero di optare per un trasporto alternativo in applicazione dell'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010 dia luogo alla conclusione di un nuovo contratto di trasporto, cosicché il diritto ad una compensazione economica, previsto all'articolo 19 di tale regolamento, deve essere valutato non con riferimento all'ora di arrivo indicata per la corsa iniziale, bensì con riferimento a quella indicata in questo «nuovo» contratto di trasporto.

100. Nella misura in cui tali questioni vertono sull'applicazione cumulativa degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 in circostanze identiche, propongo di analizzarle congiuntamente.

2. Sull'applicazione cumulativa degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010

101. In primo luogo, occorre osservare che, come risulta dalla mia analisi relativa alla prima questione, la circostanza che il servizio passeggeri sia stato cancellato senza preavviso, prima della partenza prevista, non esclude l'applicazione dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 [32].

102. In secondo luogo, al fine di rispondere alla seconda questione e alla quarta questione, lettera a), occorre accertare se gli articoli 18 e 19 di tale regolamento possano essere applicati cumulativamente, cosicché il passeggero che si è avvalso di questa prima disposizione può sempre chiedere una compensazione ai sensi di questa seconda disposizione.

103. Per collocare tale questione in un contesto più ampio, occorre osservare che gli articoli da 16 a 18 del regolamento n. 1177/2010, da un lato, e l'articolo 19 del medesimo, dall'altro, riguardano, rispettivamente, i casi di partenza ritardata e quelli di arrivo ritardato. La dottrina rileva che il legislatore dell'Unione ha operato siffatta distinzione in quanto, nel trasporto marittimo, contrariamente alle altre modalità di trasporto, un ritardo alla partenza può essere recuperato nel corso del viaggio, cosicché un passeggero può giungere alla destinazione finale all'ora indicata nel contratto di trasporto, senza ritardo [33].

104. Ciò precisato, ci si può chiedere se, qualora il servizio passeggeri sia stato cancellato, l'ipotesi di un arrivo ritardato ricorra sempre e conferisca al passeggero il diritto ad una compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010.

105. La lettura del considerando 14 del regolamento n. 1177/2010 tende ad indicare che tale questione deve essere risolta affermativamente. Tale considerando enuncia che «[i] vettori dovrebbero prevedere una compensazione economica per i passeggeri *in caso di cancellazione* o ritardo di un servizio, in percentuale del prezzo del biglietto» [34]. In tale ordine di idee, la proposta di regolamento iniziale precisava, in una delle sue disposizioni, che, in caso di ritardo all'arrivo *dovuto a cancellazione* o a ritardo alla partenza, il passeggero può chiedere un risarcimento a tale

[32] V. paragrafi da 63 a 66 delle presenti conclusioni.

[33] V., in tal senso, Stec, M., op. cit., pag. 1409.

[34] Il corsivo è mio.

titolo. Orbene, a seguito del parere in prima lettura del Parlamento [35], è stato deciso, in conformità a tale parere, di non precisare i potenziali motivi del ritardo all'arrivo, i quali figurano cionondimeno al considerando 14 del regolamento n. 1177/2010.

106. Inoltre, ai sensi dell'articolo 20, paragrafi 2 e 4, del regolamento n. 1177/2010, l'articolo 19 del medesimo non si applica, rispettivamente, «se il passeggero è informato della *cancellazione* o del ritardo prima dell'acquisto del biglietto ovvero se la cancellazione o il ritardo sono causati dal passeggero stesso» e «se il vettore prova che *la cancellazione* o il ritardo è provocato da condizioni meteorologiche» [36]. Infatti, nel sistema del regolamento n. 1177/2010, la cancellazione di un servizio passeggeri porta di per sé non alla perdita del diritto al trasporto, bensì a scegliere fra un rimborso e il trasporto alternativo che consenta di giungere alla destinazione finale senza ritardo. Qualora, in caso di cancellazione, il passeggero conservi il suo diritto al trasporto, egli può sempre far valere l'articolo 19 di tale regolamento.

107. In terzo luogo, si pone la questione se il fatto di essere ricorsi all'articolo 18 del regolamento n. 1177/2010 (e di aver beneficiato di un rimborso, di un trasporto alternativo o della scelta di una corsa successiva) incida sull'applicabilità dell'articolo 19 di tale regolamento.

108. In tale contesto, l'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010 dispone che una compensazione in caso di ritardo all'arrivo può essere chiesta da un passeggero *fermo restando il diritto di quest'ultimo al trasporto*. Infatti, il passeggero ha diritto al trasporto per il quale ha pagato. Mentre la cancellazione di un servizio passeggeri non comporta la perdita di tale diritto [37], la situazione è diversa allorché, a seguito di una cancellazione, il passeggero ha chiesto e ottenuto un rimborso integrale ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera b), di tale regolamento. In una situazione del genere, il passeggero perde il diritto al trasporto, ragion per cui l'articolo 18, paragrafo 1, lettera b), di detto regolamento prevede che il rimborso del prezzo del biglietto sia accompagnato, «ove opportuno, [dal] ritorno gratuito al primo punto di partenza, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile».

109. Per contro, qualora un passeggero abbia scelto non un rimborso bensì un trasporto alternativo o una corsa ad una data successiva, egli resta titolare del diritto al trasporto per il quale ha pagato e, di conseguenza, può chiedere una compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010.

110. Resta adesso da stabilire se, qualora il passeggero abbia usufruito del trasporto alternativo o abbia scelto una corsa ad una data successiva, la compensazione economica prevista all'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 debba essere fissata con riferimento all'ora di arrivo indicata per la corsa iniziale.

3. Sul calcolo della durata del ritardo

111. Ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010, una compensazione è dovuta allorché la durata del ritardo eccede i limiti fissati, da tale disposizione, in funzione della durata del viaggio. Detta disposizione verte sul diritto ad una compensazione economica dei passeggeri che subiscono un ritardo all'*arrivo alla destinazione finale, come indicata nel*

[35] V. emendamento n. 57 della relazione sulla proposta di regolamento [COM(2008) 0817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)].

[36] Il corsivo è mio.

[37] V. paragrafo 106 delle presenti conclusioni.

contratto di trasporto. Pertanto, la questione se la durata del ritardo ecceda tali limiti deve essere valutata con riferimento all'ora di arrivo e alla durata del viaggio fissate in tale contratto che indica la destinazione finale.

112. Lo stesso vale per i diritti dei passeggeri che hanno usufruito di un trasporto alternativo o per quelli dei passeggeri che hanno scelto una corsa ad una data successiva.

113. Infatti, nell'ambito di un trasporto alternativo, qualora la partenza venga ritardata o cancellata, l'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 1177/2010 fa parimenti riferimento alla *destinazione finale, come indicata nel contratto di trasporto*, precisando che il trasporto alternativo deve avere luogo a *condizioni simili*. A tal riguardo, è evidente che la «destinazione finale» è quella fissata al momento della conclusione del contratto nel quale sono convenute le condizioni del trasporto, e che il trasporto alternativo è effettuato a condizioni simili a quelle inizialmente pattuite.

114. Alla luce del fatto che gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 possono essere applicati cumulativamente e utilizzano la stessa formulazione di «destinazione finale», si deve ritenere che tale formulazione abbia lo stesso significato in queste due disposizioni. L'esistenza di un diritto ad una compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 di tale regolamento deve dunque essere accertata con riferimento alle modalità convenute dalle parti del contratto di trasporto per la corsa iniziale.

115. Di conseguenza, il ritardo corrisponde alla differenza fra l'ora di arrivo prevista per contratto e l'ora di arrivo effettiva alla destinazione finale.

116. Qualora, a seguito di un servizio passeggeri alternativo, il passeggero non sia stato trasportato alla destinazione finale inizialmente convenuta, occorre allora, in linea di principio, come proposto dalla NTA e qualora il passeggero ne faccia richiesta, calcolare il ritardo rispetto all'ora alla quale il passeggero sarebbe arrivato alla destinazione finale come indicata nel contratto di trasporto, ipotizzando che il trasporto alternativo sia continuato dal porto di sbarco alternativo verso tale destinazione.

117. Per contro, come risulta dal paragrafo 108 delle presenti conclusioni, qualora il passeggero sia stato integralmente rimborsato, in conformità all'articolo 18, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 1177/2010, la questione di una compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 di tale regolamento non si pone.

118. Contrariamente a quanto sembra far valere la Irish Ferries, il fatto che il trasporto alternativo o la selezione di una corsa ad una data successiva risultino da una scelta di un passeggero non può rimettere in discussione le considerazioni che precedono. Infatti, in occasione della conclusione del contratto di trasporto iniziale, tale passeggero ha già scelto la destinazione finale, l'ora di arrivo e la durata del viaggio. La mancata effettuazione del servizio passeggeri in conformità a tali modalità è dovuta a fatti imputabili al vettore. Ritenere che la scelta ulteriore imposta al passeggero, a causa di tali fatti, lo privi del suo diritto ad una compensazione equivarrebbe a conferire ad un vettore il diritto di liberarsi dagli obblighi incombenti al medesimo in forza dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 per effetto di un trasporto alternativo verso la

destinazione finale [38]. Diversamente dall'ipotesi di un rimborso integrale, nulla nel testo di tale regolamento consente di adottare una siffatta soluzione nell'ipotesi di un trasporto alternativo [39]. Inoltre, le ipotesi nelle quali tale disposizione non è applicabile sono enunciate all'articolo 20 di detto regolamento e il fatto che il passeggero si veda offrire un siffatto trasporto alternativo non è ivi menzionato.

119. Di conseguenza, propongo di rispondere alla seconda questione, alla quarta questione, lettera a), e alla quinta questione, lettera a), dichiarando che l'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che, qualora il servizio passeggeri sia stato cancellato con un preavviso, prima della partenza prevista, e un passeggero scelga un trasporto alternativo o una corsa ad una data successiva, tale passeggero ha diritto ad una compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 di tale regolamento per il ritardo all'arrivo alla destinazione finale come indicata nel contratto di trasporto per la corsa iniziale. Qualora il passeggero chieda una siffatta compensazione, il ritardo corrisponde alla differenza fra l'ora di arrivo prevista dal contratto e l'ora alla quale il passeggero sarebbe arrivato alla destinazione finale, come indicata nel contratto di trasporto, ipotizzando che il trasporto alternativo sia continuato dal porto di sbarco alternativo verso tale destinazione. Per contro, un passeggero che ha scelto e ottenuto un rimborso integrale non ha diritto a tale compensazione.

D. Sulla nozione di «prezzo del biglietto» ai sensi dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010

120. Con la sua quinta questione, lettera b), il giudice del rinvio tenta di determinare le componenti del «prezzo del biglietto» ai sensi dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010. In tale contesto, esso si chiede se il prezzo del biglietto includa i costi riferibili agli extra scelti dal passeggero, come la prenotazione di una cabina o di un canile, o ancora l'accesso alla premium lounge.

121. Pur se la nozione di «prezzo del biglietto» viene utilizzata agli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010, tale regolamento non contiene tuttavia una definizione di tale nozione.

122. Nel corso dei lavori preparatori del regolamento n. 1177/2010, il Parlamento ha proposto di introdurre una definizione della nozione di «prezzo del biglietto» che serva da «base di eventuali compensi». Secondo tale proposta, si tratterebbe «[del]l'importo pagato per il trasporto e l'alloggio a bordo. Sono esclusi i costi dei pasti, le altre attività e gli acquisti effettuati a bordo» [40]. Detta proposta non è stata ripresa dal Consiglio. Per contro, il Consiglio ha fissato le modalità di calcolo dettagliate per quanto attiene agli importi da versare al passeggero, in conformità agli articoli 18 e 19 di tale regolamento.

[38] Ad abundantiam, il passeggero che ha optato per un trasporto alternativo può parimenti subire un ritardo all'arrivo della corsa alternativa. In un caso del genere, occorrerebbe stabilire se l'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 si applichi anche a tale ritardo. V., per analogia, sentenza del 12 marzo 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), nell'ambito della quale la Corte ha dichiarato che un passeggero aereo, che ha beneficiato di una compensazione pecuniaria a causa della cancellazione di un volo ed ha accettato il volo alternativo che gli è stato proposto, può pretendere che gli sia riconosciuta una compensazione pecuniaria per il ritardo del volo alternativo. È vero che l'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 non lascia alcun dubbio quanto al fatto che la compensazione è dovuta parimenti nel caso in cui al passeggero venga offerto di raggiungere la destinazione finale imbarcandosi su un volo alternativo. Dalla mia analisi risulta che ciò vale anche nell'ambito del regolamento n. 1177/2010. Orbene, benché la Irish Ferries faccia riferimento ad una simile situazione, quest'ultima non viene contemplata dalle questioni pregiudiziali.

[39] V. paragrafo 108 delle presenti conclusioni.

[40] V. emendamento n. 22 della relazione sulla proposta di regolamento [COM(2008) 817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)].

123. Dall'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 si evince che il prezzo del biglietto serve da base per il calcolo della compensazione in caso di ritardo all'arrivo. Tale compensazione corrisponde ad una percentuale (almeno il 25% o il 50%) del prezzo del biglietto ed è calcolata, ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 3, di tale regolamento, in relazione al prezzo *effettivamente pagato* dal passeggero *per il servizio passeggeri* in ritardo.

124. Ne desumo che il prezzo del biglietto, ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento n. 1177/2010, corrisponde all'importo totale pagato dal passeggero in cambio del servizio passeggeri. La compensazione prevista da tale disposizione è calcolata in relazione a detto prezzo ed è intesa a compensare l'importo pagato per un servizio passeggeri che non è stato eseguito in conformità al contratto di trasporto [41]. Orbene, avuto riguardo al contratto, le carenze nel servizio del vettore riguardano non solo il mancato rispetto della destinazione finale, ma anche quello delle condizioni del trasporto per le quali il passeggero ha pagato. Tali condizioni riguardano, segnatamente, la scelta di una cabina, di un canile o di una categoria di biglietto. Per contro, non devono essere inclusi nel prezzo del biglietto gli importi pagati per prestazioni esterne al servizio passeggeri, come le commissioni di un'agenzia di viaggio.

125. Infatti, come osservato dalla Commissione, a differenza del regolamento n. 261/2004, il regolamento n. 1177/2010 non prevede una compensazione forfettaria standardizzata per ciascun passeggero, poiché l'importo della stessa dipende dal prezzo del biglietto acquistato dal passeggero. In tali circostanze, non tenere conto del tipo di biglietto e di elementi come la classe (prima o seconda) o la sistemazione a bordo non rispetterebbe la scelta del legislatore dell'Unione di non introdurre una siffatta compensazione forfettaria.

126. Inoltre, l'interpretazione dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 che propongo consente al passeggero di individuare facilmente l'importo della compensazione alla quale egli ha diritto in caso di cancellazione. Seguendo tale logica, può essere esclusa dalla nozione di «prezzo del biglietto», ai sensi di detta disposizione, la parte del prezzo del biglietto corrispondente agli importi pagati per le prestazioni autonome rispetto a quella del servizio passeggeri, a condizione che tale parte del prezzo del biglietto sia chiaramente individuabile e «separabile» dall'importo pagato per il servizio passeggeri.

127. Alla luce delle considerazioni che precedono, ritengo che occorra rispondere alla quinta questione, lettera b), dichiarando che l'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che il prezzo del biglietto include i costi riferibili agli extra scelti dal passeggero, come la prenotazione di una cabina o di un canile oppure, ancora, l'accesso ad una premium lounge.

[41] V., per analogia, per quanto riguarda l'indennizzo previsto all'articolo 17 del regolamento n. 1371/2007, formulato in maniera analoga all'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010, sentenza del 26 settembre 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, punto 38), nella quale la Corte ha dichiarato che l'indennizzo, «in quanto calcolato sulla base del prezzo del biglietto di trasporto, è diretto a compensare il prezzo pagato dal passeggero come corrispettivo per un servizio che, in definitiva, non è stato eseguito conformemente al contratto di trasporto».

E. Sull'interpretazione dell'articolo 20, paragrafo 4, del regolamento n. 1177/2010

1. Osservazioni preliminari sulla sesta questione pregiudiziale

128. Con la sua sesta questione, il giudice del rinvio chiede alla Corte se un ritardo di 200 giorni nella consegna di una nave di trasporto passeggeri, il quale abbia comportato la cancellazione di tutte le corse previste per una nuova tratta marittima, possa essere considerato una circostanza straordinaria ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 4, del regolamento n. 1177/2010 e se un siffatto ritardo liberi il vettore dal suo obbligo di compensazione economica dei passeggeri.

129. Dall'articolo 20, paragrafo 4, del regolamento n. 1177/2010 risulta che il vettore non è obbligato a risarcire i passeggeri, ai sensi dell'articolo 19 di tale regolamento, se prova che la cancellazione o il ritardo è provocato da circostanze straordinarie che ostacolano l'esecuzione del servizio passeggeri, le quali non potevano essere evitate anche adottando tutte le misure ragionevoli.

130. Il giudice del rinvio si limita, in tale questione, per descrivere le circostanze che esso desidera esaminare alla luce dell'articolo 20, paragrafo 4, del regolamento n. 1177/2010, a menzionare le «circostanze e le considerazioni di cui alla prima questione». Dalla lettura congiunta della prima e della sesta questione emerge che, secondo tale giudice, è, in sostanza, il ritardo di consegna ad essere all'origine dell'ostacolo all'esecuzione del servizio passeggeri di cui trattasi.

131. Inoltre, sebbene la prima questione indichi altre circostanze, talune, segnatamente l'impossibilità di ottenere una nave sostitutiva adeguata, l'assenza di un servizio alternativo simile e il fatto che la consegna tardiva abbia interessato più di 20 000 passeggeri, dovrebbero essere considerate non «circostanze straordinarie» ma piuttosto, a mio parere, «misure ragionevoli», ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 4, del regolamento n. 1177/2010.

2. Sui criteri di determinazione delle «circostanze straordinarie»

132. Al pari delle disposizioni analoghe del regolamento n. 261/2004, l'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 sancisce il principio del diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri, mentre l'articolo 20, paragrafo 4, di tale regolamento fissa le ipotesi nelle quali il vettore marittimo non è tenuto a versare tale compensazione. Quest'ultima disposizione deve dunque essere considerata una deroga al principio sancito dall'articolo 19 di detto regolamento e non deve essere oggetto di interpretazione estensiva [42].

133. Inoltre, il considerando 17 del regolamento n. 1177/2010 contiene un elenco di eventi che possono rientrare nella nozione di «condizioni straordinarie» [43]. Tale elenco («in via non esclusiva») non è tassativo. In ogni caso, tali eventi non si inseriscono naturalmente nell'esercizio indisturbato del trasporto marittimo e sfuggono al controllo del vettore.

[42] V., in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punto 20).

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

134. In tale ordine di idee, il considerando 19 del regolamento n. 1177/2010 fa riferimento alla giurisprudenza secondo la quale possono essere considerati come «circostanze eccezionali» solamente gli eventi che, da un lato, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore in questione e, dall'altro, sfuggono al suo effettivo controllo. Questi due criteri sono stati elaborati dalla Corte nella sua giurisprudenza relativa al regolamento n. 261/2004. Il considerando 19 del regolamento n. 1177/2010 manifesta dunque la volontà del legislatore dell'Unione di assimilare l'interpretazione della nozione di «circostanze straordinarie», ai sensi del regolamento n. 1177/2010, a quella stabilita dalla Corte nella sua giurisprudenza relativa al regolamento n. 261/2004 [44].

135. Infine, da tale giurisprudenza risulta che i due criteri sono cumulativi [45] e vengono determinati con riferimento alla natura o all'origine dell'evento che ha ostacolato l'esecuzione del servizio di trasporto passeggeri [46]. Da detta giurisprudenza si può parimenti dedurre che questi due criteri sono gli unici validi per constatare la presenza delle circostanze straordinarie. Infatti, né la frequenza [47], né il carattere inaspettato [48] di un evento significano che quest'ultimo costituisca una circostanza straordinaria.

136. Alla luce dei chiarimenti appena forniti, si deve rilevare che, contrariamente a quanto fatto valere dalla Irish Ferries e dall'Irlanda, il carattere eccezionale e insolito o imprevedibile del ritardo di consegna non consente di qualificare tale ritardo come «circostanza straordinaria» [49].

137. Inoltre, la distinzione fra le circostanze straordinarie e quelle che non rivestono siffatto carattere non può essere effettuata sulla base di una differenziazione semplificata fra le circostanze esogene ed endogene. Nella sua giurisprudenza, la Corte ha già concluso che, in taluni casi, i fatti dei terzi non liberano il vettore dall'obbligo di compensazione in quanto circostanze straordinarie [50].

3. Sul criterio del carattere inerente al normale esercizio dell'attività del vettore marittimo

138. Per quanto attiene al criterio del carattere inerente al normale esercizio dell'attività del vettore interessato, devo osservare che, affinché un vettore marittimo possa assicurare un servizio passeggeri, esso deve disporre di un'imbarcazione utilizzata a tal fine. A fortiori, il fatto di avere

[44] La nozione di «circostanze straordinarie» viene utilizzata per qualificare le circostanze nelle quali un vettore è liberato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria, la quale è dovuta, ai sensi del regolamento n. 261/2004, in caso di *partenze cancellate o ritardate* e, ai sensi del regolamento n. 1177/2010, in caso di *ritardo all'arrivo*. Ritengo che tale differenza non osti a che i criteri di determinazione delle «circostanze straordinarie» elaborati dalla Corte nel contesto del regolamento n. 261/2004 siano estendibili a quello del regolamento n. 1177/2010.

[45] V., recentemente, sentenza dell'11 giugno 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punto 37).

[46] V., recentemente, sentenza dell'11 giugno 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punto 37).

[47] V., in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punto 36).

[48] V., in tal senso, sentenza del 17 settembre 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punto 41).

[49] Per contro, le circostanze relative alle caratteristiche del ritardo possono essere prese in considerazione per stabilire se l'impedimento dell'esecuzione del servizio di trasporto non avrebbe potuto essere evitato anche adottando tutte le misure ragionevoli.

[50] Nella sentenza del 17 aprile 2018, Krüsemann e a. (C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, punti da 40 a 44), la Corte ha dichiarato che uno «sciopero selvaggio» non può essere qualificato come «circostanza eccezionale» nella misura in cui i rischi derivanti dalle conseguenze sociali che accompagnano misure di ristrutturazione e di riorganizzazione di imprese devono essere considerati inerenti al normale esercizio dell'attività. Inoltre, nella sentenza del 4 aprile 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punto 29), la Corte, facendo riferimento all'ordinanza del 14 novembre 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), ha ricordato che l'urto di una scaletta mobile d'imbarco di un aeroporto contro un aeromobile non può essere qualificato come «circostanza eccezionale». La Corte ha giudicato che la circostanza che *la predisposizione di detto dispositivo avvenga di norma in collaborazione con l'equipaggio degli aerei interessati* poteva spiegare il fatto che l'evento all'origine della mancanza del vettore fosse controllabile per tale vettore. Tuttavia, tale considerazione non cambia il fatto che l'impedimento in questione era stato provocato dai fatti di terzi.

una flotta messa a sua disposizione è indispensabile ovvero inerente al normale esercizio dell'attività di trasporto marittimo. Tracciando un parallelo con il ragionamento svolto dalla Corte nella sentenza Krüsemann e a.[51], si può dunque ritenere che l'organizzazione e la manutenzione della flotta facciano parte delle misure di gestione ordinaria di un vettore marittimo e che taluni rischi che accompagnano tali misure siano parimenti inerenti al normale esercizio dell'attività di tale vettore.

139. È vero che un vettore può decidere di anticipare la consegna di una nave e di offrire le prenotazioni ai passeggeri prima che tale nave venga messa a sua disposizione. A tal riguardo, la Irish Ferries fa valere che un siffatto comportamento è abituale nel settore del trasporto marittimo di passeggeri. Qualora un vettore prenda una siffatta decisione, sebbene la nave di cui trattasi sia l'unica a poter essere utilizzata per assicurare i servizi di trasporto su un determinato itinerario, esso si espone tuttavia ad un rischio economico che è parimenti tenuto a gestire. Nell'ottica del sistema del regolamento n. 1177/2010, il vettore interessato internalizza tale rischio, integrandolo nella sua attività ordinaria.

140. Inoltre, le modalità concernenti l'ordine e la consegna della nave sono fissate nel contratto concluso dal vettore. Orbene, da un lato, ogni contratto comporta alcuni rischi[52]. Nella presente causa, il ritardo di consegna risulta da circostanze inerenti al comportamento di una delle parti del contratto o al comportamento dei subappaltatori di tale parte[53]. Si tratta pertanto di una perturbazione che si inserisce nel rischio contrattuale abituale. Infatti, nulla indica che il ritardo sia stato causato da un atto esterno all'esecuzione degli obblighi contrattuali della parte contrattuale o dei subappaltatori della stessa, e rispettivamente ai servizi normali di un cantiere navale[54]. In tale contesto, il rischio contrattuale abituale include parimenti il caso di un inadempimento contrattuale. Di conseguenza, il fatto che il ritardo fosse di 200 giorni non è idoneo a rimettere in discussione tale considerazione.

141. Dall'altro, ogni contratto può costituire un meccanismo di gestione dei rischi. Infatti, la Commissione rileva che l'ordine di una nuova nave è pianificato in anticipo ed è in generale oggetto di un contratto dettagliato che contiene clausole relative ai ritardi di consegna. In tale ordine di idee, in udienza, la NTA ha constatato che il contratto concluso nel 2016 era basato su un modello standard, utilizzato nella prassi internazionale, e conteneva un meccanismo risarcitorio con riferimento ai ritardi non autorizzati. L'esistenza dei meccanismi di gestione dei rischi in contratti aventi ad oggetto la fornitura delle navi conferma, a mio avviso, il riconoscimento dell'esistenza del rischio contrattuale abituale connesso ad una siffatta fornitura.

142. Tale constatazione non è stata messa in discussione dalla Irish Ferries, la quale ha dichiarato, al riguardo, che tale meccanismo non era sufficiente a coprire le perdite e i danni che essa aveva subito. Infatti, alla luce del livello di protezione dei passeggeri che il sistema del regolamento n. 1177/2010 mira a stabilire, il fatto che il meccanismo di gestione del rischio contrattuale

[51] Sentenza del 17 aprile 2018 (C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, punti da 40 a 42).

[52] V., segnatamente, 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, vol. 35(2), pag. 286.

[53] Come ho indicato nell'esposizione del contesto materiale, secondo il giudice del rinvio, la consegna tardiva risulta dai ritardi dei fornitori di arredamenti esterni assunti in qualità di subappaltatori dal cantiere navale e/o da contrattempi nell'organizzazione degli spazi esterni e nella consegna di elementi interni destinati agli spazi pubblici.

[54] Sarebbe ipotizzabile, ad esempio, il caso di una nave in costruzione interessata da misure di confisca militare. V., per analogia, ordinanza del 14 novembre 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, punto 19), nella quale la Corte ha dichiarato che rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» il danno dell'aeromobile che avrebbe dovuto effettuare il volo controverso *provocato da un atto estraneo ai normali servizi di un aeroporto*, quale sarebbe un atto di sabotaggio o di terrorismo.

abituale non sia sufficiente, secondo una delle parti del contratto, non può dar luogo ad una situazione nella quale tale rischio è sopportato dai passeggeri. Il vettore non può esternalizzare, a scapito dei passeggeri, il rischio economico che lo stesso ha integrato nella sua normale attività [55].

143. Pertanto, propongo di dichiarare che l'articolo 20, paragrafo 4, del regolamento n. 1177/2010 dev'essere interpretato nel senso che un ritardo nella consegna di una nave, risultante dal comportamento di una delle parti del contratto o da quello dei subappaltatori di tale parte, è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore interessato qualora quest'ultimo abbia iniziato ad offrire le prenotazioni e abbia concluso i contratti di trasporto con i passeggeri prima che la nave sia stata messa a sua disposizione e, pertanto, non rientra nella nozione di «circostanze straordinarie» ai sensi di tale disposizione.

144. Alla luce del fatto che i due criteri di determinazione delle «circostanze straordinarie» sono cumulativi, tale considerazione dovrebbe essere sufficiente per ritenere che la consegna tardiva di una nave non costituisca una simile circostanza. Tuttavia, per il caso in cui la Corte non aderisse a tale considerazione, procedo adesso ad analizzare il secondo criterio.

4. Sul criterio dell'effettivo controllo

145. Nella sua giurisprudenza relativa al settore del trasporto aereo di passeggeri, la Corte fa riferimento al criterio della competenza del vettore al fine di valutare se l'evento sia potuto sfuggire al suo effettivo controllo [56].

146. In tale contesto, nella sentenza van der Lans [57], la Corte ha giudicato che la prevenzione di un guasto o la relativa riparazione non sfuggono all'effettivo controllo del vettore aereo interessato, dato che spetta a quest'ultimo garantire la manutenzione e il buon funzionamento degli aeromobili che gestisce per le sue attività economiche.

147. Come ho osservato al paragrafo 138 delle presenti conclusioni, rientra nella competenza di un vettore marittimo assicurare l'organizzazione e la manutenzione della flotta gestita ai fini delle sue attività economiche. A tali fini, esso conclude segnatamente, come mostrato dalla presente causa, contratti per la costruzione delle navi. A differenza dunque della situazione di cui alla sentenza van der Lans [58], in un caso del genere il vettore non utilizza ancora la nave commissionata.

[55] V., per analogia, Malenovský, J., «Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU», in Bobek, M., e Prassl, J. (a cura di), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart Publishing, Oxford, 2016, pag. 32, che afferma che il fatto di far gravare sui passeggeri l'onere del rischio economico dell'attività che il vettore ha liberamente intrapreso sarebbe contrario all'obiettivo di garantire un livello elevato di protezione dei passeggeri. Inoltre, nella sua sentenza del 4 luglio 2018, Wirth e a. (C-532/17, EU:C:2018:527, C-532/17, punto 23), la Corte ha ritenuto che, alla luce dell'obiettivo di garantire un elevato livello di tutela dei passeggeri, l'interpretazione della nozione di «vettore aereo operativo» che deve essere adottata sia quella che *consente di garantire che i passeggeri trasportati siano indennizzati senza dover tener conto degli accordi conclusi dal vettore aereo* che abbia deciso di realizzare il volo in questione ricorrendo, ai fini della sua concreta effettuazione, ad altro vettore aereo.

[56] V., recentemente, sentenze del 26 giugno 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, punto 20), e del 4 aprile 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punto 26).

[57] Sentenza del 17 settembre 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, punto 43).

[58] Sentenza del 17 settembre 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

148. In tale contesto, la conclusione dei contratti e il loro contenuto non sfugge all'effettivo controllo del vettore interessato, il che consente al medesimo di gestire taluni rischi, incluso il rischio economico al quale è esposto. Si pone dunque la questione se l'esecuzione degli obblighi contrattuali ad opera di una delle parti e dei suoi subappaltatori nel termine impartito sia *effettivamente controllabile* per il vettore [59].

149. Nella sua giurisprudenza, la Corte si è già pronunciata sul criterio dell'effettivo controllo in relazione ai fatti dei terzi che costituiscono – o avevano provocato – eventi idonei a rientrare nella nozione di «circostanze straordinarie». Dalla giurisprudenza risulta che non sfuggono all'effettivo controllo del vettore i fatti dei terzi avvenuti in collaborazione con tale vettore o quelli che traggono origine da una decisione del medesimo [60].

150. Nella sentenza Transportes Aéreos Portugueses [61], la Corte ha apportato di recente nuovi chiarimenti con riferimento a tale giurisprudenza. Anzitutto, al punto 42 di tale sentenza, la Corte ha spiegato che un passeggero è vincolato al vettore da un contratto di trasporto e che incombe al passeggero fare in modo di non compromettere la corretta esecuzione di tale contratto. Quindi, al punto 43, la Corte ha giudicato, in primo luogo, che il comportamento molesto di un passeggero che aveva giustificato il dirottamento del volo di cui trattasi non è, in linea di principio, controllabile dal vettore aereo operativo interessato, dal momento che il comportamento e le reazioni di un passeggero alle richieste dell'equipaggio non sono prevedibili, e, in secondo luogo, che, a bordo di un aeromobile, il comandante e l'equipaggio dispongono soltanto di mezzi limitati per controllare un simile passeggero. Ne desumo che il fatto che il vettore rediga le clausole del contratto concluso con il passeggero non implica automaticamente che il comportamento di quest'ultimo sia controllabile per tale vettore. Tuttavia, la Corte ha precisato, sempre in relazione al criterio dell'effettivo controllo, che occorre verificare se il vettore abbia contribuito al verificarsi del comportamento molesto del passeggero in questione o se tale vettore fosse in grado di prevedere un simile comportamento e di adottare le misure adeguate, basandosi su segni precursori [62]. Secondo la Corte, in tali circostanze, il comportamento molesto di un passeggero sarebbe controllabile da detto vettore [63].

151. A tal riguardo, devo osservare che la Irish Ferries afferma che la conclusione del contratto del 2016 è stata preceduta da una valutazione dei cantieri navali e da una selezione prudente. Tale affermazione non viene rimessa in discussione dalla NTA. Niente consente dunque di ritenere che la Irish Ferries o la ICG abbiano contribuito, ai sensi della giurisprudenza scaturita dalla sentenza Transportes Aéreos Portugueses [64], in maniera attiva o per negligenza, alla consegna tardiva della nave. Per questi motivi, qualora la Corte non condivida la mia analisi relativa al primo criterio di determinazione delle «circostanze straordinarie» e proceda all'analisi del secondo criterio, propongo di ritenere che la consegna tardiva di una nave non fosse controllabile per il vettore. Di conseguenza, tale consegna tardiva sarebbe idonea a liberare il vettore dalla sua responsabilità in quanto circostanza straordinaria.

[59] Occorre osservare che il contratto del 2016 è stato concluso non dalla Irish Ferries, ma dalla ICG. Orbene, nulla nel presente rinvio pregiudiziale indica che, alla luce dei rapporti fra tali enti, ciò che era controllabile per la ICG non lo fosse per la Irish Ferries.

[60] V. nota 50.

[61] Sentenza dell'11 giugno 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

[62] V., recentemente, sentenza dell'11 giugno 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punto 45).

[63] V., recentemente, sentenza dell'11 giugno 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punto 47).

[64] Sentenza dell'11 giugno 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

5. Sulle misure ragionevoli

152. Anche ammesso che il ritardo nella consegna di una nave possa costituire una «circostanza straordinaria», incomberebbe ancora al vettore dimostrare che, anche avvalendosi di tutte le misure ragionevoli, ossia di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, esso non avrebbe palesemente potuto evitare – se non a pena di acconsentire a sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento preso in considerazione – che le circostanze eccezionali cui doveva far fronte comportassero la cancellazione o un ritardo del servizio di trasporto [65]. In tale contesto, devono essere prese in considerazione solo le misure che possono effettivamente spettare al vettore interessato, fatte salve quelle che rientrano nella competenza dei terzi [66].

153. È vero che occorre lasciare al giudice del rinvio il compito di valutare se, nelle circostanze del caso di specie, il vettore disponesse delle misure ragionevoli per evitare la circostanza straordinaria in questione. Cionondimeno, al fine di guidare il giudice del rinvio e dare una risposta utile alla sua questione, la Corte potrebbe apportare chiarimenti sulla questione più dibattuta dalle parti nel procedimento principale [67].

154. In effetti, la NTA sostiene che la Irish Ferries non ha adottato le misure ragionevoli a sua disposizione per evitare la cancellazione dei servizi passeggeri. In particolare, la Irish Ferries avrebbe registrato prenotazioni per servizi passeggeri sulla nave ad un'epoca in cui essa non aveva né la proprietà né il possesso della nave e in cui essa non poteva essere sicura che, al momento in cui i servizi passeggeri dovevano essere forniti, essa avrebbe avuto la proprietà o il possesso della nave. Per contro, la Irish Ferries fa valere che il fatto di astenersi dal registrare le prenotazioni per servizi di trasporto su una nuova tratta costituirebbe un sacrificio insopportabile, ai sensi della giurisprudenza.

155. È vero che si potrebbe argomentare che il termine anticipato dalla Irish Ferries, fra la consegna della nave e la sua messa in servizio, non fosse sufficiente per ritenere che tale vettore non disponesse di misure più idonee per evitare la mancanza nell'esecuzione del servizio di trasporto.

156. Ciò premesso, qualora la Corte, contrariamente a quanto propongo nelle presenti conclusioni, ritenga che il ritardo nella consegna di una nave per una nuova tratta non costituisca un evento inerente al normale esercizio dell'attività del vettore interessato (primo criterio di determinazione delle «circostanze straordinarie»), non si può allora esigere da tale vettore, a mio avviso, che esso si astenga dal registrare le prenotazioni fino alla messa a disposizione di tale nave da parte del cantiere, con tutta la documentazione necessaria. Infatti, considerare una «misura ragionevole» il fatto di astenersi dal registrare le prenotazioni fino al momento – imprevedibile – in cui tale ritardo venga superato, o persino senza alcuna limitazione temporale, sarebbe contrario alla considerazione secondo la quale tale ritardo non è inerente al normale esercizio dell'attività ed è pertanto idoneo a rientrare nella nozione di «circostanza straordinaria».

65 V., per analogia, sentenza del 12 maggio 2011, Eglītis e Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punto 25).

66 V., per analogia, sentenze del 4 maggio 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punto 44), e del 26 giugno 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, punto 27).

67 In tal modo, la risposta della Corte avrebbe una portata più astratta riguardo alla questione relativa alle «misure ragionevoli» e sarebbe utile per tutti i giudici nazionali dell'Unione, lasciando al contempo al giudice del rinvio nella presente causa il compito di valutare se, nelle circostanze del caso di specie, le misure ragionevoli ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 4, del regolamento n. 1177/2010 fossero a disposizione del vettore. V., in tal senso, Šváby, D., «La responsabilité en matière de transport aérien de passagers à l'intersection de trois systèmes juridiques», in Petrlík, D., Bobek, M., e Passer, J.M. (a cura di), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, Bruylant, Bruxelles, 2020, pag. 491.

157. Fatte salve le osservazioni che precedono, relative al secondo criterio di determinazione delle «circostanze straordinarie», confermo la posizione che ho espresso al paragrafo 143 delle presenti conclusioni. Alla luce del fatto che, secondo tale posizione, il primo criterio di determinazione delle «circostanze straordinarie» non è soddisfatto nella fattispecie, non è necessario esaminare il secondo criterio né la questione se il vettore disponesse di «misure ragionevoli».

F. Sull'interpretazione dell'articolo 24 del regolamento n. 1177/2010

158. Con la sua settima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se una domanda di compensazione economica, ai sensi dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010, possa essere assimilata ad un reclamo, ai sensi dell'articolo 24 di tale regolamento, cosicché un passeggero deve presentare la sua domanda di compensazione al vettore entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio di trasporto affinché l'organismo nazionale preposto all'esecuzione di tale regolamento possa sanzionare il mancato pagamento di tale compensazione.

159. Benché il giudice del rinvio non specifichi il numero di passeggeri e neppure il momento in cui essi hanno presentato le domande di compensazione ai sensi dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010, la settima questione sembra trarre origine dall'argomento della Irish Ferries secondo il quale la NTA avrebbe omesso di limitare l'effetto della decisione e degli avvisi ai passeggeri che avevano depositato un reclamo in conformità all'articolo 24 di tale regolamento. Non si può dunque ritenere che risulti in maniera palese che tale questione non presenti alcuna relazione con la realtà effettiva o con l'oggetto della controversia principale.

160. Occorre rilevare anzitutto che l'articolo 24, paragrafo 2, del regolamento n. 1177/2010 fissa non solo il termine per la presentazione di un reclamo, ma anche i termini entro i quali il vettore deve esaminare il reclamo e accoglierlo o respingerlo. Analogamente, l'articolo 19 di tale regolamento prevede un termine autonomo per esaminare le domande di compensazione economica presentate sulla base di tale disposizione. Infatti, l'articolo 19, paragrafo 5, di detto regolamento obbliga il vettore a versare la compensazione dovuta al passeggero entro un mese dalla presentazione della relativa domanda. In tali circostanze, si potrebbe effettivamente, a priori, argomentare che tale disposizione costituisca una lex specialis in relazione all'articolo 24, paragrafo 2, del regolamento n. 1177/2010, nella misura in cui queste due disposizioni riguardano i termini per esaminare le domande di compensazione, senza incidere sul termine per la presentazione di un reclamo fissato all'articolo 24, paragrafo 2, di tale regolamento.

161. Inoltre, l'articolo 24, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010 impone ai vettori di disporre un meccanismo per il trattamento dei reclami in ordine ai diritti e agli obblighi contemplati da tale regolamento. Tale disposizione potrebbe far pensare che la nozione di «reclamo» si riferisca a tutti i diritti e gli obblighi di cui al regolamento n. 1177/2010, incluso il diritto ad una compensazione economica, previsto all'articolo 19 di tale regolamento.

162. Tuttavia, ritengo che, nel sistema del regolamento n. 1177/2010, una domanda di compensazione economica non possa essere assimilata ad un reclamo.

163. Infatti, in primo luogo, per descrivere l'evento che fa decorrere il termine del vettore, l'articolo 19, paragrafo 5, del regolamento n. 1177/2010 fa riferimento non al momento del ricevimento del reclamo bensì a quello della presentazione della domanda di compensazione.

164. In secondo luogo, a differenza dell'articolo 24, paragrafo 2, del regolamento n. 1177/2010, l'articolo 19, paragrafo 5, di tale regolamento non prevede che il vettore esamini la domanda di compensazione e possa accoglierla o respingerla. Ai sensi di quest'ultima disposizione, «[l]a compensazione economica è effettuata entro un mese dalla presentazione della relativa domanda». Tale differenza fra la modalità di trattamento dei reclami e delle domande di compensazione economica corrisponde perfettamente alla natura di queste ultime. Infatti, in conformità all'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010, il ritardo all'arrivo da luogo al sorgere di un credito pecuniario a favore del passeggero di cui quest'ultimo può chiedere il pagamento al vettore, richiesta che quest'ultimo, in quanto debitore, deve soddisfare.

165. In terzo luogo, ai sensi dell'articolo 25, paragrafo 3, del regolamento n. 1177/2010, ogni passeggero può presentare un reclamo all'organismo nazionale preposto all'esecuzione di tale regolamento in merito a presunte infrazioni a detto regolamento [68]. Tale disposizione prevede parimenti che uno Stato membro possa decidere che in un primo tempo il passeggero trasmetta il suo reclamo al vettore o che l'organismo nazionale conosca di tale reclamo in quanto organo di appello. Ne desumo che i vettori e gli organismi nazionali sono incaricati dell'esame dei reclami il cui oggetto sia identico o dell'esame degli stessi reclami.

166. In tale contesto, il considerando 24 del regolamento n. 1177/2010 spiega che la designazione degli organismi nazionali incaricati di assicurare il rispetto di tale regolamento non incide sui diritti dei passeggeri di avvalersi dei mezzi di ricorso giudiziari previsti dalla legislazione nazionale. Il passeggero può dunque far valere il suo credito ai sensi dell'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 dinanzi ai giudici nazionali. Nell'ambito di un siffatto ricorso giudiziario, il termine di due mesi non sarebbe applicabile. Il riferimento alla legislazione nazionale, figurante al considerando 24 di tale regolamento, corrobora tale interpretazione. Infatti, ritenere che il termine di due mesi si applichi nel contesto non giudiziario si risolverebbe nell'obbligare il passeggero a portare avanti il procedimento giudiziario, senza consentire agli organismi nazionali incaricati di assicurare il rispetto del regolamento n. 1177/2010 di sanzionare il rifiuto di indennizzare tale passeggero a causa della scadenza di tale termine.

167. Pertanto, l'articolo 24, paragrafo 2, del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che l'irrogazione di una sanzione al vettore per il mancato pagamento della compensazione dovuta al passeggero, ai sensi dell'articolo 19 di tale regolamento, non è soggetta alla condizione che il passeggero abbia presentato la domanda di compensazione economica al vettore entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio.

G. Sull'interpretazione dell'articolo 25 del regolamento n. 1177/2010

168. Con la sua ottava questione, il giudice del rinvio chiede se la competenza di un organismo nazionale preposto all'esecuzione del regolamento n. 1177/2010, stabilita da ciascuno Stato membro in conformità all'articolo 25, paragrafo 1, di tale regolamento, si limiti ai servizi di trasporto a partire dai porti situati nel territorio di tale Stato membro oppure se tale competenza copra anche i ritorni da un altro Stato membro a destinazione di tali porti.

[68] Si deve osservare che, nell'illustrare il reclamo, il considerando 23 del regolamento n. 1177/2010 fa riferimento all'assistenza nei porti o a bordo.

169. Il testo dell'articolo 25 del regolamento n. 1177/2010 può far pensare che occorra rispondere negativamente a tale questione. Infatti, ai sensi di tale disposizione, l'organismo nazionale designato da uno Stato membro è responsabile dell'esecuzione di tale regolamento per quanto riguarda i servizi passeggeri da porti situati nel territorio di tale Stato membro e quelli provenienti da un paese terzo verso tali porti.

170. Il giudice del rinvio sembra perfettamente consapevole delle implicazioni dell'interpretazione letterale di detta disposizione. Dalla formulazione dell'ottava questione emerge che tale giudice chiede se la circostanza che la competenza di un organismo nazionale venga esercitata con riferimento ai servizi passeggeri per i quali il trasporto aveva oggetto il viaggio di andata e ritorno, dall'Irlanda alla Francia, possa implicare un'interpretazione diversa della stessa disposizione.

171. In tale contesto, in udienza, la Irish Ferries ha dichiarato che, per taluni passeggeri, il trasporto non aveva ad oggetto il viaggio di andata e ritorno da un porto situato nel territorio irlandese. Secondo la Irish Ferries, più della metà delle corse sono partite dalla Francia. Tuttavia, la formulazione dell'ottava questione fa espressamente riferimento ad una corsa di ritorno («a return sailing»), cosicché occorre analizzare tale questione in siffatta ottica.

1. Sull'articolo 25, paragrafi 1 e 3, del regolamento n. 1177/2010

172. Occorre esaminare, anzitutto, la linea argomentativa della NTA, relativa all'articolo 25, paragrafo 3, del regolamento n. 1177/2010, ai sensi della quale ogni passeggero può presentare un reclamo all'organismo competente designato a norma dell'articolo 25, paragrafo 1, di tale regolamento o a qualsiasi altro organismo competente designato da uno Stato membro. La NTA interpreta il riferimento a «qualsiasi altro organismo competente designato da uno Stato membro» nel senso che un passeggero può presentare il suo reclamo relativo al trasporto avente ad oggetto un viaggio di andata e ritorno ad organismi dei due Stati membri nei cui territori sono situati i porti interessati da tale trasporto.

173. Orbene, non sono persuaso dall'interpretazione dell'articolo 25 del regolamento n. 1177/2010 sostenuta dalla NTA, secondo la quale il passeggero può scegliere l'organismo presso il quale può presentare il suo reclamo, poiché tale interpretazione equivarrebbe a riconoscere l'esistenza della competenza alternativa degli organismi nazionali di due Stati membri, nell'ambito della quale siffatti organismi assicurerebbero il rispetto di tale regolamento per quanto riguarda gli stessi servizi passeggeri.

174. Infatti, l'ottava questione non si limita a chiedere quale sia lo Stato membro nel quale un passeggero può presentare il suo reclamo, ma riguarda, in maniera più generale, la competenza degli organismi nazionali preposti all'esecuzione del regolamento n. 1177/2010 e designati dagli Stati membri in conformità all'articolo 25, paragrafo 1, di tale regolamento.

175. A tal riguardo, ad un organismo nazionale designato da uno Stato membro è assegnato il compito di esercitare la sua sorveglianza di carattere generale sull'applicazione del regolamento n. 1177/2010, in relazione ai servizi passeggeri da porti situati nel territorio di tale Stato membro e ai servizi passeggeri provenienti da un paese terzo verso tali porti. Nel farlo, un siffatto organismo adotta, come risulta da tale disposizione, i provvedimenti necessari per garantire il rispetto di detto regolamento.

176. In conformità all'articolo 28 del regolamento n. 1177/2010, gli Stati membri, a loro volta, stabiliscono le norme sulle sanzioni applicabili alle infrazioni delle disposizioni di tale regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Nel diritto irlandese, l'inosservanza degli avvisi concernenti siffatte violazioni, emessi dalla NTA, è sanzionata con ammende. Orbene, la competenza ad emettere tali avvisi deve essere esercitata da un organismo nazionale preposto all'esecuzione di detto regolamento, come la NTA, nei limiti previsti all'articolo 25, paragrafo 1, dello stesso regolamento.

177. Non si può dunque ritenere che un qualsivoglia organismo nazionale disponga della competenza in materia di sorveglianza di carattere generale dei servizi passeggeri interessati, poiché tale competenza implica l'irrogazione di sanzioni per violazioni del regolamento n. 1177/2010 che rientrano nell'ambito territoriale di tale competenza.

178. Esaminando adesso l'articolo 25, paragrafo 3, del regolamento n. 1177/2010, occorre osservare che quest'ultimo riguarda unicamente il trattamento dei reclami. Inoltre, secondo tale disposizione, essi possono essere presentati all'*organismo competente designato a norma dell'articolo 25, paragrafo 1, di detto regolamento* o a *qualsiasi altro organismo competente designato da uno Stato membro*. Ne desumo che l'organismo nazionale preposto all'esecuzione di tale regolamento non è necessariamente l'unico organismo competente a conoscere dei reclami. Uno Stato membro può indicare un altro organismo competente a tal fine. La competenza a trattare i reclami dei passeggeri marittimi può dunque essere indipendente dalla competenza nell'ambito della quale viene esercitata la sorveglianza di carattere generale [69].

179. Andando oltre tale lettura dell'articolo 25, paragrafo 3, del regolamento n. 1177/2010, la NTA fa valere che il riferimento ad un organismo competente designato *da uno Stato membro* implica che il passeggero possa adire parimenti organismi competenti di uno Stato membro diverso da quello sul cui territorio è situato il porto di imbarco.

180. In tale contesto, da un lato, l'articolo 25, paragrafo 3, del regolamento n. 1177/2010 è stato oggetto di una lettura diversa nel corso dei lavori preparatori. Infatti, il Parlamento e il Consiglio hanno inteso tale disposizione nel senso che essa riguardava *diversi organismi appropriati designati dallo stesso Stato membro* [70], ossia lo Stato membro sul cui territorio è situato il porto d'imbarco.

[69] È vero che, nella sentenza del 17 marzo 2016, Ruijssenaars e a. (C-145/15 e C-146/15, EU:C:2016:187, punto 30), la Corte ha giudicato, per quanto riguarda disposizioni analoghe in vigore nel settore del trasporto aereo, che la competenza a trattare i reclami, di cui all'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004, costituisce un aspetto riconducibile al compito di esercitare la sorveglianza di carattere generale spettante all'organismo menzionato all'articolo 16, paragrafo 1, di tale regolamento. Tuttavia, in primo luogo, tale sentenza riguardava un organismo nazionale preposto all'esecuzione del regolamento n. 261/2004. Non si trattava dunque di un «altro organismo competente designato da uno Stato membro». In secondo luogo, l'articolo 25, paragrafo 3, del regolamento n. 1177/2010 non ha ripreso i termini esatti dell'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004.

[70] V. emendamento n. 68 chiarito della relazione sulla proposta di regolamento [COM(2008) 816, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)] nonché la posizione comune approvata dal Consiglio in vista dell'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, 14849/09 ADD 1, pag. 9.

181. Dall'altro, la Commissione sembra intendere tale disposizione nel senso che il passeggero può scegliere di adire l'organismo nazionale preposto all'esecuzione del regolamento n. 1177/2010 designato da un altro Stato membro [71], *senza specificare tuttavia che tale organismo nazionale sia competente* ai sensi dell'articolo 25, paragrafo 3, di tale regolamento. Orbene, nel contesto delle disposizioni analoghe del regolamento n. 261/2004, la Commissione precisa esplicitamente che, in un caso del genere, *l'organismo adito dal passeggero aereo non è l'organismo competente* e che il reclamo deve essere trasferito ad un organismo preposto all'esecuzione del regolamento competente, designato da un altro Stato membro [72].

182. In tali circostanze, pur se ritengo che il passeggero possa presentare il reclamo relativo al trasporto concernente un viaggio di andata e ritorno ad organismi di uno dei due Stati membri sui cui territori sono situati i porti interessati da tale trasporto, ciò non implica tuttavia che tutti questi organismi siano competenti ad esercitare la sorveglianza di carattere generale di cui all'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010 sui servizi passeggeri ai quali viene fatto riferimento nel reclamo.

2. Sulla nozione di «servizio passeggeri» in relazione ad un viaggio di andata e ritorno

183. Un ragionamento fondato su una lettura specifica delle nozioni utilizzate all'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010 potrebbe rimettere in discussione le implicazioni dell'interpretazione letterale di tale disposizione.

184. Infatti, ritenere che, nell'ambito dell'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010, la nozione di «servizio passeggeri» includa, allorché il trasporto ha ad oggetto un viaggio di andata e ritorno, una corsa di andata e una corsa di ritorno equivarrebbe a riconoscere la competenza degli organismi nazionali dello Stato membro nel cui territorio sono situati i porti di imbarco di questa prima corsa.

185. La Irish Ferries allude a tale ragionamento affermando che, nel contesto del regolamento n. 261/2004, la Corte ha ritenuto che la nozione di «volo» di cui a tale regolamento consista, sostanzialmente, in una operazione di trasporto aereo, e costituisca, quindi, in un certo modo,

[71] V. documento della Commissione intitolato «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, secondo il quale «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» («l'[organismo nazionale preposto all'esecuzione del regolamento; in prosieguo: l'"ONE"] competente è l'ONE del paese di partenza dell'Unione, a meno che il servizio parta da un paese terzo. In tal caso, è l'ONE del paese di arrivo dell'Unione ad essere competente. Tuttavia, i passeggeri sono liberi di contattare l'ONE di loro scelta»).

[72] Ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004, «ciascun passeggero può presentare reclamo presso *qualsiasi organismo designato ai sensi del paragrafo 1* o *presso qualsiasi altro organismo competente designato da uno Stato membro* in merito ad una presunta violazione del presente regolamento avvenuta in qualsiasi aeroporto situato nel territorio *di uno Stato membro* o riguardante qualsiasi volo proveniente da un paese terzo e diretto a un aeroporto situato in tale territorio» (il corsivo è mio). In un documento di informazione sul trattamento dei reclami nell'ambito del regolamento n. 261/2004 [NEB – NEB Complaint Handling Procedure under Regulation (EC) n. 261/2004, versione del febbraio 2019, punto 2, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/neb-neb_complaint_handling_procedures.pdf)], la Commissione constata che «[u]n organismo preposto all'esecuzione del regolamento è competente a conoscere dei reclami connessi a ritardi o a cancellazioni di voli dal proprio territorio (Stato membro di partenza)». Inoltre, in tale documento, al pari della proposta iniziale della Commissione, sulla quale è basato il regolamento n. 261/2004 [v. articolo 18 della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole comunitarie in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri del trasporto aereo in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 [COM(2001) 784 definitivo – (COD 2001/0305)], la trasmissione dei reclami fra gli organi indicati da diversi Stati membri viene menzionata esplicitamente. Ne consegue che l'organismo di un altro Stato membro non è *competente* ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 2, di tale regolamento.

un'«unità» di tale trasporto [73]. In udienza, la NTA è sembrata condividere tale considerazione facendo valere che, per quanto riguarda il regolamento n. 1177/2010, quando il trasporto interessa un viaggio di andata e ritorno, il servizio prenotato comprende due parti.

186. Benché l'articolo 3, lettera f), del regolamento n. 1177/2010 definisca la nozione di «servizio passeggeri», tale definizione non contiene indicazioni che consentano di stabilire se il trasporto relativo ad un viaggio di andata e ritorno costituisca un servizio unico. Simili indicazioni possono tuttavia essere rinvenute in altre disposizioni di tale regolamento.

187. In tale contesto, l'articolo 19, paragrafo 4, del regolamento n. 1177/2010 stabilisce la modalità di calcolo della compensazione economica dovuta al passeggero nel caso di ritardo all'arrivo con riferimento al *trasporto che riguardi un viaggio di andata e ritorno* e dispone, nella versione in lingua francese di tale regolamento, che qualora il ritardo avvenga all'andata o al ritorno, tale compensazione è calcolata sulla base della metà del prezzo del trasporto tramite *il servizio passeggeri*. Tuttavia, altre versioni linguistiche riportano che tale compensazione è calcolata sulla base della metà del prezzo del trasporto tramite *tale servizio passeggeri* [74] o sulla base della metà del prezzo *per tale servizio passeggeri* [75]. In tali versioni linguistiche, l'uso di un pronome dimostrativo nell'espressione «*tale* servizio» sembra costituire un riferimento all'articolo 19, paragrafo 3, di tale regolamento, il quale riguarda *il servizio passeggeri in ritardo*.

188. Prima facie, l'articolo 19, paragrafo 4, del regolamento n. 1177/2010 può indurre a concludere che il trasporto concernente un viaggio di andata e ritorno sia effettuato tramite un servizio passeggeri unico.

189. Tuttavia, in primo luogo, tale disposizione effettua un collegamento fra un siffatto trasporto e un siffatto servizio solo per il caso in cui una delle due corse abbia subito un ritardo.

190. In secondo luogo, ad eccezione dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010, la nozione di «trasporto» non viene utilizzata in altre disposizioni di tale regolamento. Se la nozione di «viaggio» costituisce un equivalente della nozione di «servizio passeggeri», ci si potrebbe interrogare sulla ragione per la quale il legislatore non ha utilizzato questa seconda nozione nella formulazione dell'articolo 19, paragrafo 4, di detto regolamento.

191. In terzo luogo, l'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010 prevede che, nei casi di cui a tale disposizione, al passeggero venga immediatamente offerta la scelta fra «il trasporto alternativo verso *la destinazione finale* (…), come indicato nel contratto di trasporto» oppure «il rimborso del prezzo del biglietto e, ove opportuno, il ritorno gratuito al *primo punto di partenza*, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile» [76]. Ritenere, qualora il trasporto sia relativo ad un viaggio di andata e ritorno, di essere in presenza di un servizio passeggeri unico equivarrebbe dunque a considerare che la destinazione finale di tale servizio sia identica al suo primo punto di partenza [77].

[73] Sentenza del 10 luglio 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punto 40).

[74] V. versioni in lingua inglese [«(...) shall be calculated in relation to half of the price paid for *the transport by that passenger service*»] e spagnola [«(...) se calculará en relación con el 50% del precio abonado por *el transporte en dicho servicio de pasaje*»].

[75] V. versioni in lingua tedesca [«wird (...) auf der Grundlage des halben Fahrpreises für *diesen Personenverkehrsdienst* berechnet»] e polacca [«(...) obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za *tę usługę przewozu pasażerskiego*»].

[76] Il corsivo è mio.

[77] V., per analogia, sentenza del 10 luglio 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punto 34).

192. Di conseguenza, non si può ritenere che, qualora il trasporto sia relativo ad un viaggio di andata e ritorno, il servizio passeggeri sia unico.

193. Occorre adesso stabilire se la circostanza che la competenza ad esercitare la sorveglianza di carattere generale venga esercitata con riferimento ai servizi passeggeri per i quali il trasporto aveva ad oggetto il viaggio di andata e ritorno sia idonea a mitigare le implicazioni dell'interpretazione letterale dell'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010, senza ricorrere all'interpretazione sfumata della nozione di «servizio passeggeri».

3. Sull'organismo nazionale preposto all'esecuzione del regolamento n. 1177/2010 con riferimento al trasporto relativo ad un viaggio di andata e ritorno

194. Al fine di collocare nel loro contesto le considerazioni che seguono, ricordo che, nella logica tradizionale del diritto pubblico – e più esattamente in quella del diritto internazionale pubblico – la competenza di un organismo istituita da uno Stato membro dovrebbe limitarsi, in linea di principio, al territorio del medesimo oppure, per essere più precisi, alle ipotesi che presentano un legame di prossimità sufficiente con tale Stato membro e/o il suo territorio.

195. Inoltre, come già menzionato, l'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010 prevede in maniera esplicita che la competenza di un organismo nazionale includa parimenti l'esercizio della sorveglianza dei servizi di trasporto provenienti da paesi terzi verso uno degli Stati membri. Il legislatore dell'Unione non priva dunque i passeggeri della possibilità di adire un organismo nazionale designato da uno degli Stati membri se il servizio di trasporto non è effettuato da porti situati all'interno dell'Unione.

196. Infatti, l'articolo 25 del regolamento n. 1177/2010 deve essere letto alla luce dell'articolo 2 del medesimo, il quale stabilisce l'ambito di applicazione di tale regolamento. Ai sensi del suo articolo 2, paragrafo 1, lettera b), il regolamento n. 1177/2010 si applica ai passeggeri che viaggiano con servizi passeggeri provenienti da uno Stato terzo verso uno degli Stati membri, a condizione che il servizio sia effettuato da un vettore stabilito nel territorio di uno Stato membro o che offre servizi di trasporto passeggeri da o verso il territorio di uno Stato membro.

197. Ne risulta che, da un lato, il nesso di prossimità esistente fra lo Stato membro in cui è situato un porto di sbarco e i servizi passeggeri da uno Stato terzo è sufficiente, in linea di principio, a conferire la competenza, per quanto attiene alla sorveglianza di tali servizi, all'organismo nazionale designato da tale Stato membro.

198. Dall'altro, l'estensione della competenza degli organismi nazionali designati dagli Stati membri ai fini dell'applicazione del regolamento n. 1177/2010 coincide, in linea di principio, con l'estensione territoriale della protezione conferita ai passeggeri da tale regolamento. Tali organismi devono essere competenti in tutte le situazioni in cui i diritti dei passeggeri riconosciuti da detto regolamento avrebbero potuto essere potenzialmente violati[78] e la ripartizione di competenza fra i medesimi abbia carattere unicamente sussidiario rispetto all'intento di assicurare tale coincidenza. Per rispondere all'ottava questione, occorre adesso stabilire il modo in cui tale ripartizione viene effettuata all'interno dell'Unione.

[78] V., in tal senso, in materia di marchio dell'Unione europea, Szpunar, M., «Territoriality of Union Law in the Era of Globalisation», in Petrlík, D., Bobek, M. e Passer, J.M. (a cura di), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, op. cit., pag. 155.

199. A tal riguardo, sono dell'avviso che, alla luce della fiducia reciproca fra Stati membri, la quale consente la creazione e il mantenimento di uno spazio senza frontiere interne, la ripartizione di competenza fra i medesimi non debba necessariamente seguire i principi tradizionali del diritto pubblico o del diritto internazionale pubblico. Ciò premesso, nel sistema del regolamento n. 1177/2010, tale ripartizione di competenza sembra sempre basata sulla prossimità fra il territorio dello Stato membro nel quale è situato il porto di imbarco o di sbarco e il servizio passeggeri interessato.

200. Nel caso in cui il trasporto relativo ad un viaggio di andata e ritorno che include due corse distinte, il quale avrebbe dovuto essere assicurato dal vettore, sia stato cancellato nella sua integralità, il nesso fra la corsa di ritorno e il territorio dello Stato membro nel quale è situato il porto d'imbarco per tale corsa non sembra più rilevante di quello fra detta corsa e il territorio dello Stato membro nel quale è situato il porto di sbarco per detta corsa. Quest'ultimo porto costituisce parimenti, in linea di principio, il porto di imbarco per la corsa di andata. Infatti, al pari della Commissione, ritengo che, in tal caso, l'organismo nazionale dello Stato membro di quest'ultimo si trovi, in linea di principio, nella situazione più idonea per valutare le perturbazioni e per dirigere l'assistenza ai passeggeri per queste due corse cancellate nella loro integralità.

201. Ritengo pertanto che la competenza di tale organismo nazionale ad esercitare la sorveglianza di carattere generale includa la vigilanza sul rispetto dei diritti di ogni passeggero, in relazione al quale il porto di imbarco per la corsa di andata sia situato nel territorio dello Stato membro di tale organismo, nonché per quanto concerne la corsa di ritorno. Qualora il trasporto cancellato nella sua integralità sia relativo ad un viaggio di andata e ritorno, occorre adottare la prospettiva di un passeggero al fine di determinare la portata della competenza degli organismi nazionali, anche se l'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010 menziona gli organismi preposti all'esecuzione di tale regolamento non in relazione ai *passeggeri* bensì in relazione ai *servizi passeggeri*. Infatti, tale competenza è intesa ad assicurare il rispetto del regolamento n. 1177/2010, il quale prende in considerazione principalmente i diritti dei passeggeri.

202. Inoltre, come osservato dalla Commissione, tale interpretazione sarebbe conforme all'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, nella misura in cui consentirebbe di evitare la moltiplicazione di procedimenti allorché la circostanza all'origine della cancellazione delle due corse è la stessa.

203. Alla luce di tutte queste argomentazioni, propongo di dichiarare che l'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010 dev'essere interpretato nel senso che rientrano nella competenza di un organismo nazionale preposto all'esecuzione di tale regolamento, designato da uno Stato membro, i servizi di trasporto da porti situati nel territorio di tale Stato membro nonché, allorché si tratta di un trasporto relativo ad un viaggio di andata e ritorno che è stato cancellato integralmente, i ritorni da un altro Stato membro verso porti situati nel territorio di questo primo Stato membro.

H. Sulla validità della decisione e degli avvisi

204. La nona questione è articolata in due sottoquestioni. Con la prima sottoquestione, il giudice del rinvio chiede alla Corte di precisare «quali siano i principi e le norme del diritto dell'Unione che il giudice del rinvio deve applicare nel valutare la validità della decisione e/o degli avvisi dell'organismo nazionale di esecuzione con riferimento agli articoli 16, 17, 20 e/o 47 della Carta

e/o ai principi di proporzionalità, certezza del diritto e parità di trattamento». Con la sua seconda sottoquestione, detto giudice chiede alla Corte di determinare se «il criterio dell'irrazionalità che dovrebbe essere applicato dal giudice nazionale sia quello dell'errore manifesto».

205. Queste due sottoquestioni sembrano trarre origine dalle affermazioni della Irish Ferries dinanzi al giudice del rinvio contestate dalla NTA. Tuttavia, per quanto riguarda la prima sottoquestione, la sua formulazione, anche letta alla luce di tali affermazioni, resta particolarmente ampia e ambigua.

206. Infatti, da un lato, come osservato dalla Commissione, la decisione e gli avvisi di cui a tale sottoquestione si basano su una determinata interpretazione da parte della NTA delle disposizioni sostanziali del regolamento n. 1177/2010. Tale interpretazione costituisce, fondamentalmente, la sostanza delle prime otto questioni del giudice del rinvio. Nell'ambito di detta interpretazione, le disposizioni della Carta e i principi generali di diritto dell'Unione devono parimenti essere presi in considerazione. Inoltre, nel contesto delle sue osservazioni relative alla decima questione, la Irish Ferries fa valere che, se la NTA ha interpretato e applicato correttamente il regolamento n. 1177/2010, quest'ultimo – e non la sua decisione o i suoi avvisi – è invalido.

207. Dall'altro, ammesso che sorga la questione se, nel valutare la validità degli atti adottati da organismi nazionali che rientrano nell'ambito di applicazione del diritto dell'Unione, un giudice nazionale debba applicare le disposizioni della Carta o i principi generali del diritto dell'Unione, inclusi quelli menzionati esplicitamente nella prima sottoquestione, la risposta non può che essere affermativa.

208. In assenza dell'esposizione delle ragioni esatte che hanno indotto il giudice del rinvio ad interrogarsi sull'interpretazione del diritto dell'Unione, la formulazione della prima sottoquestione consente dunque unicamente di dare una risposta formulata in termini generali, quasi astratti. In tali circostanze, si deve ritenere che la domanda di pronuncia pregiudiziale, nella misura in cui riguarda la prima sottoquestione, non rispetti i requisiti posti dall'articolo 94 del regolamento di procedura della Corte e non consenta alla Corte di fornire una risposta utile al giudice del rinvio per la soluzione della controversia oggetto del procedimento principale e sia, pertanto, irricevibile [79]. Tale considerazione è corroborata dalla lettura delle osservazioni sottoposte alla Corte dalle parti, le quali contengono unicamente affermazioni di ordine generale [80].

209. Tale considerazione si applica parimenti alla seconda sottoquestione. L'esposizione della linea argomentativa delle parti nel procedimento principale si limita a due frasi, secondo le quali la Irish Ferries riterrebbe che la decisione e gli avvisi siano viziati da un errore manifesto, mentre la NTA nega l'esistenza di un siffatto errore. Inoltre, il giudice del rinvio non spiega in cosa consista «il criterio dell'irrazionalità» che esso deve apparentemente applicare in forza del diritto irlandese in sede di valutazione della validità della decisione e degli avvisi della NTA.

210. In tali circostanze, ritengo che la seconda sottoquestione sia parimenti irricevibile e, pertanto, che la nona questione debba essere considerata integralmente irricevibile.

[79] V., in tal senso, ordinanza del 19 dicembre 2019, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (C-140/19, C-141/19 e da C-492/19 a C-494/19, non pubblicata, EU:C:2019:1103, punti 49 e 50).

[80] V., per analogia, ordinanza del 19 marzo 2020, Boé Aquitaine (C-838/19, non pubblicata, EU:C:2020:215, punto 26).

I. Sulla validità degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010

211. Con la sua decima questione, il giudice del rinvio chiede alla Corte di esaminare la validità degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 alla luce dei principi di parità di trattamento, proporzionalità e certezza del diritto, nonché alla luce degli articoli 16, 17 e 20 della Carta.

212. Sebbene la formulazione di tale questione si riferisca, in maniera generale, al regolamento n. 1177/2010, si evince tuttavia dalla motivazione della domanda di pronuncia pregiudiziale che detta questione riflette la linea argomentativa della Irish Ferries, secondo la quale tale regolamento, ai suoi articoli 18 e 19, imporrebbe, in contraddizione con i principi e le disposizioni della Carta, obblighi onerosi ai vettori marittimi. In tale ordine di idee, nelle sue osservazioni scritte, la Irish Ferries si riferisce più specificamente agli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 e sottolinea che la responsabilità del vettore può sorgere in forza di tali disposizioni.

1. Sul principio della parità di trattamento e sull'articolo 20 della Carta

213. Occorre rilevare anzitutto che la conformità degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 177/2010 al principio della parità di trattamento, sancito all'articolo 20 della Carta, è stata oggetto della mia analisi relativa alla prima questione. Infatti, nell'ambito del dibattito relativo a tale questione, la Irish Ferries invoca un argomento relativo ad un parallelismo fra i regolamenti concernenti i diversi mezzi di trasporto. È dunque sufficiente ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, la situazione delle imprese operanti nel settore di attività dei diversi mezzi di trasporto non è paragonabile [81].

214. Di conseguenza, e alla luce delle considerazioni già svolte nel contesto della prima questione, propongo alla Corte di dichiarare che gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 non sono invalidi a causa di una violazione del principio della parità di trattamento e dell'articolo 20 della Carta.

2. Sul principio di proporzionalità

215. La validità degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 sotto il profilo del principio di proporzionalità deve parimenti essere esaminata alla luce della linea argomentativa della Irish Ferries, secondo la quale imporre un obbligo di compensazione economica sarebbe sproporzionato qualora il vettore informi i passeggeri della cancellazione di un servizio diverse settimane o mesi prima della data del servizio.

216. Peraltro, nelle sue osservazioni scritte, la Irish Ferries si limita ad affermare che, poiché il regolamento n. 1177/2010 è inteso a garantire al trasporto marittimo di passeggeri un livello di protezione simile a quello offerto dagli altri mezzi di trasporto, sarebbe eccessivo trattare il trasporto marittimo in maniera meno favorevole rispetto agli altri mezzi di trasporto aereo e ferroviario.

217. In tale contesto, occorre rilevare, in primo luogo, che, contrariamente a quanto sembra far valere la Irish Ferries, la responsabilità di un vettore in forza degli obblighi previsti agli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 è lungi dall'essere illimitata o persino irragionevole. Infatti, le

[81] V. paragrafo 67 delle presenti conclusioni.

ipotesi in cui tali disposizioni non si applicano sono già stabilite all'articolo 20 di tale regolamento, intitolato «Esenzioni» [82]. In tali circostanze, le conseguenze finanziarie certe per i vettori marittimi non possono essere considerate sproporzionate rispetto allo scopo di un elevato livello di protezione dei passeggeri.

218. In secondo luogo, per quanto riguarda l'argomento della Irish Ferries secondo il quale sarebbe sproporzionato trattare in maniera meno favorevole il trasporto marittimo rispetto agli altri mezzi di trasporto, è sufficiente osservare che si tratta, in sostanza, di una semplice critica della conformità del regolamento n. 1177/2010 al principio della parità di trattamento, tesi che è già stata oggetto della mia analisi [83]. Ad abundantiam, osservo che la Corte ha già dichiarato che non sono invalide, in relazione al principio di proporzionalità, alcune disposizioni del regolamento n. 261/2004 che instaurano l'obbligo di prestare assistenza ai passeggeri previsto in caso di cancellazione di un volo per «circostanze eccezionali», anche qualora si tratti di un obbligo che non subisce limitazioni, a livello temporale o pecuniario [84].

219. Ritengo pertanto che gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 non possano essere considerati invalidi a causa di un'asserita violazione del principio di proporzionalità.

3. Sul principio della certezza del diritto

220. Nei limiti in cui la decima questione riguarda il principio della certezza del diritto, tale questione deve parimenti essere letta alla luce della linea argomentativa della Irish Ferries, secondo la quale il regolamento n. 1177/2010 violerebbe tale principio con l'imposizione di obblighi gravosi ai vettori in assenza di una base giuridica chiara.

221. Inoltre, la Irish Ferries afferma che tale principio sarebbe stato violato in quanto l'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010 impone l'obbligo di versare una compensazione facendo riferimento ad una percentuale del «prezzo del biglietto», senza definire tale nozione. Per collocare tale affermazione nel suo contesto, devo osservare che, nell'ambito delle sue osservazioni relative alla nona questione, la Irish Ferries rimette in discussione la validità della decisione e degli avvisi della NTA nella misura in cui essi non definiscono la nozione di «prezzo del biglietto», ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 2, di tale regolamento, e, in particolare, non specificano se tale nozione includa determinati «extra», come il prezzo di una cabina. Si deve ritenere che la Irish Ferries formuli la stessa critica nel contesto della decima questione.

222. Il principio della certezza del diritto costituisce un principio fondamentale del diritto dell'Unione che esige, segnatamente, che una normativa sia chiara e precisa, affinché i soggetti dell'ordinamento possano conoscere senza ambiguità i propri diritti ed obblighi e regolarsi di conseguenza.

223. Ciò precisato, in primo luogo, nulla consente di stabilire in cosa consista la critica formulata dalla Irish Ferries nella misura in cui essa si basa su un'affermazione generica, secondo la quale il regolamento n. 1177/2010 imporrebbe obblighi in assenza di una base giuridica chiara in tale regolamento. In ogni caso, le disposizioni di tale regolamento concernenti obblighi dei vettori sono analizzate in particolare nel contesto delle questioni dalla seconda alla sesta.

[82] V. paragrafo 64 delle presenti conclusioni.

[83] V. paragrafi 213 e 214 delle presenti conclusioni.

[84] Sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punti da 45 a 50).

224. In secondo luogo, benché l'articolo 3 del regolamento n. 1177/2010 non contenga una definizione della nozione di «prezzo del biglietto», l'articolo 19, paragrafo 3, di tale regolamento spiega che la compensazione economica dovuta al passeggero in caso di ritardo all'arrivo è calcolata in relazione al prezzo *effettivamente pagato* dal passeggero per il servizio passeggeri in ritardo. Inoltre, come illustra la mia analisi relativa alla quinta questione, la problematica dell'inclusione degli «extra» nel prezzo del biglietto può essere risolta attraverso un'interpretazione sistematica e teleologica di detto regolamento. Ritenere che ogni disposizione che necessita il ricorso ai metodi ermeneutici diversi dal metodo testuale violi il principio della certezza del diritto equivarrebbe di fatto ad escludere siffatti metodi ermeneutici.

225. Propongo dunque alla Corte di dichiarare che, nella misura in cui tale disposizione riguarda la nozione di «prezzo del biglietto», l'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 non è invalido per violazione del principio di certezza del diritto.

4. Sugli articoli 16 e 17 della Carta

226. Nei limiti in cui la decima questione fa riferimento agli articoli 16 e 17 della Carta, tale questione deve essere intesa nel senso che, con la stessa, il giudice del rinvio chiede se, in conformità all'articolo 52, paragrafo 1, della Carta, gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 costituiscano limitazioni ammissibili all'esercizio della libertà d'impresa e del diritto di proprietà.

227. Il giudice del rinvio non illustra gli elementi che l'hanno indotto a sollevare tale questione, che sembra trarre origine esclusivamente dall'argomentazione fatta valere dalla Irish Ferries. Benché il rinvio pregiudiziale non presenti tale argomentazione in maniera dettagliata, la Irish Ferries la sviluppa nelle sue osservazioni scritte nella parte in cui queste ultime riguardano la prima e la decima questione. Da tali osservazioni risulta che, tramite detta argomentazione, la Irish Ferries prende in considerazione principalmente il rispetto del principio di proporzionalità da parte delle limitazioni risultanti dall'applicazione degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010.

228. Come già ritenuto dalla Corte nel contesto della valutazione della validità del regolamento n. 261/2004 nell'ottica della sua conformità agli articoli 16 e 17 della Carta, tale valutazione deve essere effettuata nel rispetto della necessaria conciliazione tra gli obblighi connessi alla tutela di questi diversi diritti e di un giusto equilibrio tra di essi [85]. Alla luce del contesto nel quale si inserisce la regolamentazione dei diritti dei passeggeri, occorre parimenti tenere conto dell'articolo 38 della Carta, il quale mira a garantire un elevato livello di protezione dei consumatori, inclusi di conseguenza i passeggeri.

229. Come risulta dalla mia analisi della questione relativa alla validità degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 nell'ottica della loro conformità al principio di proporzionalità [86], tali considerazioni sono estendibili a siffatto regolamento e mi inducono a concludere che tali disposizioni rispettano il principio di proporzionalità.

230. Di conseguenza, ritengo che gli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010 non siano contrari agli articoli 16 e 17 della Carta.

[85] V., in tal senso, sentenza del 31 gennaio 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punto 62).

[86] V. paragrafi 217 e 218 delle presenti conclusioni.

231. Discende dalle considerazioni che precedono che dall'esame della decima questione non sono emersi elementi idonei ad incidere sulla validità degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010.

V. Conclusione

232. Alla luce delle considerazioni che precedono, propongo alla Corte di rispondere come segue alle questioni pregiudiziali sollevate dalla High Court (Alta Corte, Irlanda):

1) Il regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, deve essere interpretato nel senso che tale regolamento, e in particolare i suoi articoli 18 e 19, si applica nell'ipotesi in cui un servizio di trasporto marittimo venga cancellato con un preavviso, prima della partenza inizialmente prevista, in quanto la nave programmata per garantire tale servizio di trasporto è stata oggetto di un ritardo di consegna e non ha potuto essere sostituita.

2) La nozione di «destinazione finale», ai sensi degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010, corrisponde, in linea di principio, al porto di sbarco specificato nel contratto di trasporto per una corsa iniziale.

   Un trasporto alternativo tramite una corsa o corse alternative che seguano un itinerario diverso da quello della corsa iniziale o tramite un ponte terrestre (stradale o ferroviario) può costituire un «trasporto alternativo verso la destinazione finale» a «condizioni simili», ai sensi dell'articolo 18 di tale regolamento, qualora altre condizioni di tale corsa alternativa siano simili a quelle fissate per la corsa iniziale nel contratto di trasporto.

   L'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), di detto regolamento deve essere interpretato nel senso che un trasporto alternativo deve aver luogo senza alcun supplemento, cosicché il vettore deve rimborsare i costi sostenuti dai passeggeri per recarsi ai porti di imbarco e di sbarco alternativi, nonché quelli sostenuti nel lasciare tali porti, nella misura in cui tali costi siano dovuti al trasporto alternativo e siano superiori a quelli che i passeggeri avrebbero sostenuto nel caso di un servizio passeggeri non interrotto.

3) L'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che, qualora il servizio passeggeri sia stato cancellato con un preavviso, prima della partenza prevista, e un passeggero scelga un trasporto alternativo o una corsa ad una data successiva, tale passeggero ha diritto ad una compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 di tale regolamento per il ritardo all'arrivo alla destinazione finale come indicata nel contratto di trasporto per la corsa iniziale. Qualora il passeggero chieda una siffatta compensazione, il ritardo corrisponde alla differenza fra l'ora di arrivo prevista dal contratto e l'ora alla quale il passeggero sarebbe arrivato alla destinazione finale, come indicata nel contratto di trasporto, ipotizzando che il trasporto alternativo sia continuato dal porto di sbarco alternativo verso tale destinazione.

   Per contro, un passeggero che ha scelto e ottenuto un rimborso integrale non ha diritto a tale compensazione.

4) L'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che il prezzo del biglietto include i costi riferibili agli extra scelti dal passeggero, come la prenotazione di una cabina o di un canile oppure, ancora, l'accesso ad una premium lounge.

5) L'articolo 20, paragrafo 4, del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che un ritardo nella consegna di una nave, risultante dal comportamento di una delle parti del contratto o da quello dei subappaltatori di tale parte, è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore interessato qualora quest'ultimo abbia iniziato ad offrire le prenotazioni e abbia concluso i contratti di trasporto con i passeggeri prima che la nave sia stata messa a sua disposizione e, pertanto, non rientra nella nozione di «circostanze straordinarie» ai sensi di tale disposizione.

6) L'articolo 24, paragrafo 2, del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che l'irrogazione di una sanzione al vettore per il mancato pagamento della compensazione dovuta al passeggero ai sensi dell'articolo 19 di tale regolamento non è soggetta alla condizione che il passeggero abbia presentato la domanda di compensazione economica al vettore entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio.

7) L'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento n. 1177/2010 deve essere interpretato nel senso che rientrano nella competenza di un organismo nazionale preposto all'esecuzione di tale regolamento, designato da uno Stato membro, i servizi di trasporto da porti situati nel territorio di tale Stato membro nonché, allorché si tratta di un trasporto relativo ad un viaggio di andata e ritorno che è stato cancellato integralmente, i ritorni da un altro Stato membro verso porti situati nel territorio di questo primo Stato membro.

8) Dall'esame della decima questione non sono emersi elementi idonei ad incidere sulla validità degli articoli 18 e 19 del regolamento n. 1177/2010.