Jurisprudentie

CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL
M. SZPUNAR
van 4 maart 2021 [1]

Zaak C-570/19

Irish Ferries Ltd
tegen
National Transport Authority

[verzoek van de High Court (rechter in eerste aanleg, Ierland) om een prejudiciële beslissing]

„Prejudiciële verwijzing – Rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen – Verordening (EU) nr. 1177/2010 – Annulering – Kennisgeving vóór de oorspronkelijk geplande vertrekdatum na vertraging in de levering aan de vervoerder van een nieuw schip – Gevolgen”

I. Inleiding

1. Ofschoon er overvloedige rechtspraak van het Hof bestaat met betrekking tot verordening (EG) nr. 261/2004 [2], waarbij rechten van passagiers op het gebied van luchtvervoer worden geregeld, is dat niet het geval voor Unierechtelijke instrumenten waarbij hun rechten op het gebied van spoorvervoer [3], wegvervoer [4] of – zoals in casu – zeevervoer [5] worden geregeld. In het kader van de onderhavige prejudiciële verwijzing verzoekt een nationale rechter het Hof voor het eerst om uitlegging van de bepalingen van verordening nr. 1177/2010.

2. Deze prejudiciële verwijzing vloeit voort uit een procedure tussen Irish Ferries Ltd, een zeevervoerder, en de National Transport Authority (Ierse vervoersautoriteit; hierna: „NTA”), de nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van verordening nr. 1177/2010, en ziet op de annulering van alle routes tussen Ierland en Frankrijk die door een schip van die vervoerder in 2018 moesten worden verzorgd voor meer dan 20 000 passagiers.

3. Met zijn tien prejudiciële vragen verzoekt de verwijzende rechter het Hof om een aantal bepalingen van verordening nr. 1177/2010 uit te leggen en zich uit te spreken over de geldigheid ervan. Met die vragen worden talrijke vraagstukken op het gebied van zeevervoer aan de orde

[1] Oorspronkelijke taal: Frans.

[2] Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB 2004, L 46, blz. 1).

[3] Zie verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (PB 2007, L 315, blz. 14).

[4] Zie verordening (EU) nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 (PB 2011, L 55, blz. 1).

[5] Zie verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 (PB 2010, L 334, blz. 1).

gesteld. Gelet op het feit dat de rechtspraak zich over ongeveer vijftien jaar heeft moeten ontwikkelen om analoge vragen op het gebied van luchtvervoer te beantwoorden, zullen de antwoorden van het Hof op de onderhavige vragen in de toekomst wellicht worden gepreciseerd.

4. In de onderhavige conclusie zal ik in het kader van mijn verwijzingen naar die ontwikkelingen in de rechtspraak onderzoeken of, en in voorkomend geval in hoeverre, deze naar analogie kunnen worden toegepast op het zeevervoer.

II. Toepasselijke bepalingen

A. Unierecht

5. Artikel 1 van verordening nr. 1177/2010, met als opschrift „Doel", bepaalt dat die verordening regels vaststelt voor zeevervoer of vervoer over binnenwateren met name inzake de rechten van passagiers bij annulering of vertraging en de afhandeling van klachten.

6. In artikel 2 van die verordening, met als opschrift „Toepassingsgebied", staat het volgende te lezen:

„1. Deze verordening is van toepassing op passagiers die reizen:

a) met een passagiersdienst waarvan de haven van inscheping gelegen is op het grondgebied van een lidstaat;

b) met een passagiersdienst waarvan de haven van inscheping gelegen is buiten het grondgebied van een lidstaat en de haven van ontscheping gelegen is op het grondgebied van een lidstaat, mits de dienst door een Unievervoerder als omschreven in artikel 3, onder e), wordt verricht;

c) met een cruise waarvan de haven van inscheping gelegen is op het grondgebied van een lidstaat. Artikel 16, lid 2, artikel 18, artikel 19 en artikel 20, leden 1 en 4, zijn echter niet van toepassing op deze passagiers.

2. Deze verordening is niet van toepassing op passagiers die reizen:

a) met schepen met een vergunning om tot 12 passagiers te vervoeren;

b) met schepen waarvan de voor de bedrijfsvoering van het schip verantwoordelijke bemanning uit ten hoogste drie leden bestaat of die voor een passagiersdienst in totaal een afstand van minder dan 500 m enkele reis afleggen;

c) op andere excursies en toeristische trips dan cruises; of

d) met schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, evenals originele en individuele replica's van historische passagiersschepen die vóór 1965 zijn ontworpen, voornamelijk zijn gebouwd met de originele materialen en zijn gecertificeerd voor het vervoer van maximaal 36 passagiers.

3. De lidstaten mogen gedurende een periode van twee jaar te rekenen vanaf 18 december 2012 zeegaande vaartuigen van minder dan 300 brutoton die voor binnenlands vervoer worden

gebruikt, vrijstellen van de toepassing van deze verordening, op voorwaarde dat de rechten van de passagiers krachtens deze verordening op afdoende wijze in de nationale wetgeving worden gegarandeerd.

4. De lidstaten kunnen passagiersdiensten die vallen onder openbaredienstverplichtingen, openbaredienstcontracten of geïntegreerde diensten, vrijstellen van de toepassing van deze verordening indien de passagiersrechten die uit deze verordening voortvloeien, in de nationale wetgeving op vergelijkbare wijze worden gegarandeerd.

[…]”

7. In artikel 3 van die verordening wordt het volgende bepaald:

„Voor de toepassing van deze verordening zijn de volgende definities van toepassing:

[…]

f) ‚passagiersdienst’: een commerciële dienst voor het vervoer van passagiers over zee of over binnenwateren volgens een gepubliceerde dienstregeling;

[…]

m) ‚vervoersovereenkomst’: een overeenkomst tussen een vervoerder en een passagier voor de verstrekking van een of meer passagiersdiensten of cruises;

n) ‚vervoerbewijs’: een geldig document of een ander bewijs van een vervoersovereenkomst”.

8. Artikel 18 van die verordening, met als opschrift „Vervangend vervoer en terugbetaling in geval van annulering of vertraging van het vertrek”, dat is opgenomen in hoofdstuk III „Verplichtingen van vervoerders en terminalexploitanten in geval van een onderbroken reis”, luidt als volgt:

„1. Indien een vervoerder redelijkerwijs verwacht dat een passagiersdienst zal worden geannuleerd of bij het vertrek uit een haventerminal meer dan 90 minuten vertraging zal oplopen, wordt de passagiers onmiddellijk de keuze geboden tussen:

a) vervoer langs een andere route naar de eindbestemming, onder vergelijkbare voorwaarden, zoals bedoeld in de vervoersovereenkomst, bij de eerste gelegenheid en zonder extra kosten;

b) terugbetaling van de prijs van het vervoerbewijs en, eventueel, een gratis terugreis naar het eerste vertrekpunt, zoals bedoeld in de vervoersovereenkomst, bij de eerste gelegenheid.

2. Indien een passagiersdienst wordt geannuleerd [of] bij het vertrek uit een haven meer dan 90 minuten vertraging oploopt, hebben de passagiers recht op dergelijk vervoer langs een andere route of dergelijke terugbetaling van het vervoerbewijs door de vervoerder.

3. De in lid 1, onder b), en in lid 2 bedoelde terugbetaling gebeurt binnen zeven dagen, in contant geld, door middel van een elektronische overmaking per bank, per bankoverschrijving of bankcheque tegen de volledige prijs waarvoor het vervoerbewijs gekocht was, voor het gedeelte of de gedeelten van de reis die niet zijn gemaakt, en voor het gedeelte of de gedeelten die reeds zijn gemaakt indien verder reizen in het licht van het oorspronkelijke reisplan van de passagier

geen zin meer heeft. Met instemming van de passagier kan de volledige vergoeding van het vervoerbewijs ook gebeuren in de vorm van waardebonnen en/of andere diensten voor een gelijkwaardig bedrag als de prijs waarvoor het vervoerbewijs was gekocht, mits de voorwaarden flexibel zijn, met name wat de geldigheidsduur en de bestemming betreft."

9. In artikel 19 van verordening nr. 1177/2010, met als opschrift „Vergoeding van de prijs van het vervoerbewijs in geval van vertraging bij aankomst", staat het volgende te lezen:

„1. Zonder het recht op vervoer te verliezen, kunnen passagiers de vervoerder om schadevergoeding verzoeken indien zij bij aankomst op de in de vervoersovereenkomst genoemde eindbestemming vertraging oplopen. Het minimumbedrag van de vergoeding is 25 % van de prijs van het vervoerbewijs voor een vertraging van minstens:

a) één uur in geval van een geregelde dienst met een duur van hooguit vier uur;

b) twee uur in geval van een geregelde dienst van meer dan vier, maar minder dan acht uur;

c) drie uur in geval van een geregelde dienst van meer dan acht, maar ten hoogste vierentwintig uur; of

d) zes uur in geval van een geregelde dienst van meer dan vierentwintig uur.

Indien de vertraging dubbel zo lang duurt als aangegeven onder a) tot en met d), bedraagt de vergoeding 50 % van de prijs van het vervoerbewijs.

2. Passagiers die in het bezit zijn van een reispasje of een abonnement en die gedurende de geldigheidsperiode daarvan herhaaldelijk geconfronteerd worden met vertragingen bij aankomst, kunnen om passende schadevergoeding verzoeken overeenkomstig de regelingen inzake schadevergoedingen van de vervoerder. In deze regelingen worden de criteria voor de vaststelling van vertragingen bij aankomst en voor de berekening van de schadevergoeding vastgesteld.

3. De schadevergoeding wordt berekend in verhouding tot de prijs die de passagier daadwerkelijk voor de vertraagde passagiersdienst heeft betaald.

4. Indien het gaat om een heen- en terugreis wordt de schadevergoeding voor vertraging bij aankomst tijdens de heen- of terugreis berekend op basis van de helft van de prijs die voor vervoer door die passagiersdienst is betaald.

5. De vergoeding wordt betaald binnen een maand na de indiening van het verzoek om schadevergoeding. De schadevergoeding kan in de vorm van bonnen en/of andere diensten worden uitbetaald, mits de voorwaarden soepel zijn, met name wat betreft de geldigheidsduur en de bestemming. Indien de passagier daarom verzoekt, wordt de schadevergoeding uitbetaald in geld.

6. De vergoeding van de prijs van het vervoerbewijs wordt niet verminderd met financiële transactiekosten zoals vergoedingen, telefoonkosten of zegels. Vervoerders kunnen een minimumdrempel invoeren waaronder geen schadevergoeding wordt uitbetaald. Deze drempel bedraagt niet meer dan 6 EUR."

10. Artikel 20 van die verordening, met als opschrift „Ontheffingen”, luidt als volgt:

„1. Zolang het tijdstip van vertrek niet is aangegeven, gelden de artikelen 17, 18 en 19 niet voor passagiers met een open vervoerbewijs, met uitzondering van passagiers met een reispasje of een abonnement.

2. Artikel 17 en artikel 19 zijn niet van toepassing indien de passagier nog voor de aankoop van het vervoerbewijs op de hoogte is gesteld van de annulering of de vertraging, of indien de annulering of de vertraging aan de passagier te wijten is.

3. Artikel 17, lid 2, is niet van toepassing indien de vervoerder bewijst dat de annulering of vertraging het gevolg is van weersomstandigheden die de veilige bedrijfsvoering van het schip in het gedrang brengen.

4. Artikel 19 is niet van toepassing indien de vervoerder bewijst dat de annulering of vertraging het gevolg is van weersomstandigheden die de veilige bedrijfsvoering van het schip in het gedrang brengen of van buitengewone omstandigheden die de uitvoering van de passagiersdienst belemmeren en die, zelfs als alle redelijke maatregelen waren getroffen, niet voorkomen hadden kunnen worden.”

11. In artikel 24 van die verordening, met als opschrift „Klachten”, dat is opgenomen in hoofdstuk IV „Algemene voorschriften inzake informatievoorziening en klachten”, wordt het volgende bepaald:

„1. Vervoerders en terminalexploitanten zetten – voor zover dit nog niet beschikbaar is – een toegankelijk klachtenbehandelingsmechanisme op voor de onder deze verordening vallende rechten en verplichtingen.

2. Indien een onder deze verordening vallende passagier bij de vervoerder of terminalexploitant een klacht wil indienen, doet hij dat binnen twee maanden vanaf de datum waarop een dienst is uitgevoerd of had moeten worden uitgevoerd. Binnen een maand na ontvangst van de klacht deelt de vervoerder of terminalexploitant de passagier mee of zijn klacht is bevestigd, is verworpen of nog in behandeling is. De definitieve antwoordtermijn mag niet langer zijn dan twee maanden vanaf de ontvangst van een klacht.”

12. In artikel 25 van verordening nr. 1177/2010, met als opschrift „Nationale handhavingsinstanties”, dat is opgenomen in hoofdstuk V „Handhaving en nationale handhavingsinstanties”, staat het volgende te lezen:

„1. Elke lidstaat wijst (een) nieuwe of bestaande instantie(s) aan die verantwoordelijk is/zijn voor de handhaving van de verordening met betrekking tot passagiersdiensten en cruises vanuit de havens op het grondgebied van de lidstaat en met betrekking tot passagiersdiensten vanuit een derde land naar deze havens. Elke instantie neemt de nodige maatregelen om de naleving van deze verordening te garanderen.

Elke instantie is in haar organisatie, financieringsbeslissingen, rechtsstructuur en besluitvorming onafhankelijk van commerciële belangen.

2. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de in overeenstemming met dit artikel aangewezen instantie(s).

3. Elke passagier kan overeenkomstig de nationale wet bij de krachtens lid 1 aangewezen bevoegde instantie of bij enige andere door een lidstaat aangewezen bevoegde instantie een klacht indienen over vermeende inbreuken op deze verordening. De bevoegde instantie verstrekt de passagiers binnen een redelijke termijn een met redenen omkleed antwoord op hun klacht.

Een lidstaat kan besluiten:

a) dat de passagier de onder deze verordening vallende klacht in eerste instantie moet indienen bij de vervoerder of terminalexploitant; en/of

b) dat de nationale handhavingsinstantie of enig andere door de lidstaat aangewezen bevoegde instantie optreedt als beroepsinstantie voor klachten die niet met toepassing van artikel 24 konden worden opgelost.

4. Lidstaten die ervoor kiezen om een vrijstelling toe te kennen voor bepaalde diensten overeenkomstig artikel 2, lid 4, moeten voor een vergelijkbaar mechanisme voor de handhaving van passagiersrechten zorgen."

13. Artikel 27 van die verordening, met als opschrift „Samenwerking tussen handhavingsinstanties", luidt als volgt:

„De in artikel 25, lid 1, bedoelde nationale handhavingsinstanties wisselen, voor zover dat voor de consistente toepassing van deze verordening noodzakelijk is, informatie uit over hun werkzaamheden en besluitvormingsprincipes en -praktijk. De Commissie helpt hen hierbij."

B. Iers recht

14. In Reulation 3 van de European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 (S.I. No. 394/2012) [wetsinstrument nr. 394/2012 inzake Europese voorschriften betreffende rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen; hierna: „wetsinstrument van 2012"], dat is vastgesteld 10 oktober 2012, wordt de NTA aangewezen als instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van verordening nr. 1177/2010, als bedoeld in artikel 25 ervan.

15. Ingevolge Regulation 4, lid 1, van het wetsinstrument van 2012 dient de NTA, indien zij van mening is dat een dienstverlener verzuimt te voldoen aan of inbreuk maakt op verordening nr. 1177/2010, op eigen initiatief of na een door een passagier bij haar ingediende klacht de dienstverlener een kennisgeving met een specificatie van het verzuim of de inbreuk in kwestie te doen toekomen waarin de dienstverlener wordt gelast binnen de gespecificeerde termijn de in de kennisgeving genoemde maatregelen te treffen om die kennisgeving na te komen. Niet-nakoming van die kennisgeving wordt ingevolge Regulation 4, lid 3, van het wetinstrument van 2012 gesanctioneerd met geldboeten.

III. Feiten van het hoofdgeding, procedure bij het Hof en prejudiciële vragen

16. In 2016 sloot Irish Continental Group plc (ICG), de moedermaatschappij van Irish Ferries, een overeenkomst met de vennootschap naar Duits recht Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (hierna: „scheepswerf") voor de bouw van een roll-on/roll-off-passagiersveerboot (hierna: „vaartuig") dat voorzien van alle benodigde certificaten voor de vaart uiterlijk op 26 mei 2018 aan ICG zou worden geleverd.

17. De bedoeling was dat het vaartuig in bedrijf zou worden genomen in het zomerseizoen van 2018 om te worden ingezet op verschillende routes, waaronder een nieuwe continue heen-en-weerdienst tussen Dublin (Ierland) en Cherbourg (Frankrijk).

18. Rekening houdend met de duur van de overtocht (ongeveer 18 uur), had Irish Ferries gepland het vaartuig om de andere dag op de route in te zetten, afwisselend met een ander schip dat zij tijdens het seizoen 2018 inzette op de routes tussen de steden Rosslare (Ierland) en Cherbourg en tussen de steden Rosslare en Roscoff (Frankrijk), om op die manier een dagelijkse service aan te bieden tussen Ierland en Frankrijk, zij het van/naar verschillende Ierse havens.

19. In januari 2017 heeft de scheepswerf aan Irish Ferries meegedeeld dat het vaartuig naar haar verwachting ten laatste op 22 juni 2018 zou worden geleverd.

20. Op 27 oktober 2017 begon Irish Ferries met het aannemen van boekingen voor het vaartuig voor het seizoen 2018, waarbij een eerste overtocht werd gepland voor 12 juli 2018. Op 1 november 2017 bevestigde de scheepswerf de geplande datum van 22 juni 2018 voor de levering van het vaartuig.

21. Bij e-mail van 18 april 2018 liet de scheepswerf Irish Ferries weten dat het vaartuig wegens vertragingen bij externe accommodatieleveranciers die door haar waren gecontracteerd, niet vóór 13 juli 2018 zou worden geleverd. Daarbij maakte zij eveneens melding van „een mogelijke latere levering, met name wegens problemen bij de constructie van de buitenruimten".

22. Nadat Irish Ferries op 20 april 2018 tot de vaststelling was gekomen dat zij dit vaartuig niet kon vervangen door een ander schip uit haar vloot, en evenmin een alternatief schip kon charteren via een scheepsmakelaar, annuleerde zij de overtochten tot aan de nieuwe leveringsdatum, met daarbij nog een veiligheidsmarge om het vaartuig bedrijfsklaar te maken. Aldus heeft Irish Ferries de overtochten geannuleerd die zouden plaatsvinden tussen 12 juli en 29 juli 2018 (hierna: „eerste annulering").

23. In het kader van de eerste annulering nam Irish Ferries verschillende maatregelen. Met name werden alle getroffen passagiers twaalf weken van tevoren over de annulering van de overtochten geïnformeerd, en werd hun daarbij een onmiddellijke, onvoorwaardelijke en volledige terugbetaling of een omboeking naar andere overtochten van hun keuze („alternatieve overtochten") aangeboden. Aangezien er geen andere, identieke dienst op de betrokken routes werd geëxploiteerd, zou Irish Ferries ter vervanging aan de getroffen passagiers een hele reeks rechtstreekse overtochten tussen Ierland en Frankrijk met verschillende vertrek- en aankomsthavens hebben aangeboden (bijvoorbeeld op de dag voor of na de dag van de oorspronkelijk geplande overtocht – of op om het even welke dag – naargelang de capaciteit) en ook indirecte overtochten, namelijk via Groot-Brittannië (hierna: „landbrug"). Dat Irish Ferries het vervangend vervoer via de landbrug aan alle getroffen passagiers heeft aangeboden, wordt door de NTA evenwel betwist voor de verwijzende rechter.

24. In het geval getroffen passagiers vervangend vervoer naar en van Rosslare (in plaats van Dublin) en/of naar en van Roscoff (in plaats van Cherbourg) kregen, bood Irish Ferries geen vergoeding aan van eventuele extra kosten die deze passagiers ten gevolge van een andere vertrek- of aankomsthaven dienden te maken (hierna: „extra kosten"). Volgens Irish Ferries hadden immers niet alle passagiers extra kosten gemaakt, aangezien sommige passagiers dichter bij Rosslare woonden en hun vakantie dichter bij Roscoff dan bij Cherbourg doorbrachten.

25. Op 9 mei 2018 wees de NTA Irish Ferries erop dat zij de omstandigheden van de eerste annulering onderzocht om vast te stellen hoe verordening nr. 1177/2010 in dat geval was toegepast en heeft zij haar verzocht mede te delen waarom die annulering naar haar mening toe te schrijven was aan buitengewone omstandigheden die zij niet kon beïnvloeden. Irish Ferries heeft een gedetailleerde verklaring met betrekking tot de annulering in kwestie ingediend bij de NTA.

26. Op 1 juni 2018 heeft de NTA Irish Ferries verzocht om informatie over de nakoming door die vennootschap van artikel 18 van verordening nr. 1177/2010. Irish Ferries heeft op 8 juni 2018 gereageerd, waarna een briefwisseling volgde.

27. Op 11 juni 2018 heeft de scheepswerf aan Irish Ferries meegedeeld dat de levering van het vaartuig zou worden uitgesteld tot een niet nader genoemde datum in september, wegens vertraging van een onderaannemer bij werken aan de elektrische bedrading en de installatie van het elektrisch systeem van de romp en de bovenbouw, en wegens achterstand bij de levering van interieurelementen voor de openbare ruimten. Aangezien Irish Ferries het vaartuig niet kon exploiteren, besloot zij alle overtochten die waren gepland voor de periode na 30 juli 2018, te annuleren (hierna: „tweede annulering"). Uiteindelijk werd het vaartuig geleverd op 12 december 2018, dus ongeveer 200 dagen te laat.

28. In het kader van de tweede annulering heeft Irish Ferries verschillende maatregelen ten aanzien van de getroffen passagiers ondernomen, te weten onder meer hen zeven tot twaalf weken van tevoren, zodra zij de bevestiging had dat het niet mogelijk was een alternatief schip te charteren, informeren over de tweede annulering, en daarnaast hun de volgende keuzemogelijkheden geven: de oorspronkelijke overtocht afzeggen en een onmiddellijke en volledige terugbetaling krijgen; gebruikmaken van alternatieve routes naar Frankrijk zonder vergoeding van eventuele extra kosten, en, ten slotte, vervangend vervoer via een door hen uit het aanbod gekozen landbrug vanuit om het even welke Ierse ferryhaven naar Franse havens zoals Cherbourg, Roscoff, Calais en Caen. In laatstgenoemd geval werden de brandstofkosten voor het doorkruisen van Groot-Brittannië aan de passagiers vergoed.

29. Het resultaat van die maatregelen was dat van de 20 000 door de annuleringen getroffen passagiers 82 % koos voor alternatieve overtochten bij Irish Ferries of andere vervoerders, 3 % voor de landbrug en de overige 15 % voor volledige terugbetaling.

30. Voor passagiers die kozen voor de alternatieve overtochten werden eventuele extra kosten niet aan de passagiers in rekening gebracht maar door Irish Ferries betaald. Bovendien werd een eventueel verschil in prijs van het vervoerbewijs door Irish Ferries vergoed.

31. Voor passagiers die kozen voor de landbrug, werden door Irish Ferries de brandstofkosten voor het doorkruisen van Groot-Brittannië terugbetaald.

32. Irish Ferries heeft echter geen schadevergoeding betaald voor de vertraging bij aankomst op de eindbestemming aan passagiers die daarom hadden verzocht uit hoofde van artikel 19 van verordening nr. 1177/2010, op grond dat zij vervangend vervoer en een terugbetaling van de prijs van het vervoerbewijs had aangeboden overeenkomstig artikel 18 van die verordening en dat de artikelen 18 en 19 van die verordening volgens haar niet tegelijk van toepassing waren.

33. Op 1 augustus 2018 stuurde de NTA aan Irish Ferries een preliminaire kennisgeving aangaande de toepassing van het wetsinstrument van 2012 op de geannuleerde overtochten, waarop laatstgenoemde heeft gereageerd op 15 augustus 2018.

34. Op 19 oktober 2018 heeft de NTA een besluit vastgesteld waarin zij ten eerste oordeelde dat verordening nr. 1177/2010 van toepassing was op de annuleringen van overtochten tussen Dublin en Cherbourg in de zomer van 2018, ten tweede, dat Irish Ferries niet had voldaan aan de vereisten van artikel 18 van die verordening en, ten derde, dat die zeevervoerder artikel 19 van die verordening niet in acht had genomen. Overeenkomstig Regulation 4, lid 1, van het wetsinstrument van 2012 is dat besluit ten uitvoer gebracht door twee kennisgevingen. Irish Ferries heeft haar opmerkingen ten aanzien van dat besluit ingediend.

35. Bij besluit van 25 januari 2019 heeft de NTA de kennisgevingen uit hoofde van Regulation 4, lid 1, van het wetsinstrument van 2012 betreffende de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 (hierna: „litigieus besluit") bevestigd.

36. Volgens de NTA heeft Irish Ferries ten eerste artikel 18 van verordening nr. 1177/2010 geschonden ten aanzien van de door de geannuleerde overtochten getroffen passagiers die naar of van Rosslare (in plaats van Dublin) en/of naar of van Roscoff (in plaats van Cherbourg) hadden moeten reizen. De NTA verzocht Irish Ferries de eventuele extra kosten die waren gemaakt door de door de annuleringen van overtochten getroffen passagiers die hadden gekozen voor vervangend vervoer naar of van Rosslare (in plaats van Dublin) en/of naar of van Roscoff (in plaats van Cherbourg) te vergoeden.

37. Ten tweede was zij van mening dat Irish Ferries artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 had geschonden en gelastte zij haar de passagiers die waren getroffen door vertraging bij aankomst op de in de vervoersovereenkomst genoemde eindbestemming, een schadevergoeding te betalen.

38. Irish Ferries is tegen het litigieuze besluit en de kennisgevingen uit hoofde van de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 opgekomen bij de High Court (rechter in eerste aanleg, Ierland), waarbij zij in de eerste plaats betoogt dat die verordening niet van toepassing is wanneer overtochten weken vóór de geplande vertrekdatum worden geannuleerd. In de tweede plaats betwist Irish Ferries de uitlegging die de NTA geeft aan, en de toepassing die deze instantie maakt van de artikelen 18 tot en met 20 van die verordening. Zij voert met name aan dat de vertraging in de levering van het vaartuig een „buitengewone omstandigheid" uitmaakt die haar vrijstelt van betaling van de in artikel 19 van die verordening bedoelde schadevergoeding. In de derde plaats verwijt Irish Ferries de NTA artikel 25 van die verordening te hebben geschonden door haar bevoegdheden te overschrijden. De NTA heeft haar bevoegdheid immers uitgeoefend ten aanzien van vervoersdiensten van Frankrijk naar Ierland, terwijl die diensten onder de uitsluitende bevoegdheid van de Franse autoriteit vallen. In de vierde plaats voert Irish Ferries aan dat de NTA artikel 24 van verordening nr. 1177/2010 heeft geschonden door de gevolgen van haar besluit niet te beperken tot passagiers die een klacht hadden ingediend in de vorm en binnen de termijnen als vastgesteld in artikel 24 van die verordening. In de vijfde en laatste plaats betwist

Irish Ferries de geldigheid van die verordening gelet op de beginselen van evenredigheid, rechtszekerheid en gelijke behandeling, alsook de artikelen 16, 17 en 20 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie (hierna: „Handvest").

39. In die omstandigheden heeft de High Court bij beslissing van 22 juli 2019, ingekomen bij het Hof op 26 juli 2019, de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„A. Toepasselijkheid van [verordening nr. 1177/2010]

1) Is [verordening nr. 1177/2010] (met name de artikelen 18 en/of 19) van toepassing in omstandigheden waarin passagiers vooraf hebben geboekt en vervoersovereenkomsten zijn aangegaan, en de passagiersdiensten wegens een vertraging in de levering van een nieuw schip aan de veerbootexploitant worden geannuleerd, waarover de passagiers ten minste zeven weken vóór het geplande vertrek zijn geïnformeerd? Zijn in dit opzicht sommige (of alle) van de volgende punten relevant voor de toepasselijkheid van [die] verordening:

   a) de levering vond uiteindelijk 200 dagen te laat plaats;

   b) de veerbootexploitant moest een volledig seizoen aan overtochten annuleren;

   c) er kon geen geschikt alternatief schip worden bemachtigd;

   d) meer dan 20 000 passagiers werden door de veerbootexploitant omgeboekt naar andere overtochten of kregen de prijs van hun vervoerbewijs terugbetaald;

   e) de overtochten betroffen een nieuwe, door de veerbootexploitant geopende route en er bestond geen soortgelijke alternatieve dienst op de route?

   B. Uitlegging van artikel 18 van [verordening nr. 1177/2010]

   Deze vraag behoeft enkel te worden beantwoord als artikel 18 [van verordening nr. 1177/2010] kan worden toegepast.

2) Indien een passagier overeenkomstig [dat] artikel 18 langs een andere route wordt vervoerd, komt er dan een nieuwe vervoersovereenkomst tot stand, zodat het recht op schadevergoeding krachtens artikel 19 moet worden vastgesteld overeenkomstig die nieuwe vervoersovereenkomst en niet overeenkomstig de oorspronkelijke vervoersovereenkomst?

3) a) Indien [dat] artikel 18 van toepassing is en een overtocht wordt geannuleerd terwijl er op de betrokken route geen alternatieve diensten worden verricht (dat wil zeggen dat er geen rechtstreekse dienst tussen de twee havens bestaat), wordt het aanbieden van een alternatieve overtocht op om het even welke andere beschikbare route(s) naar keuze van de passagier, met inbegrip van routes met een ‚landbrug' (bijvoorbeeld per veerboot van Ierland naar het Verenigd Koninkrijk en dan over de weg – met vergoeding van de brandstofkosten aan de passagier door de veerbootexploitant – naar een haven in het Verenigd Koninkrijk die een verbinding heeft met Frankrijk en van daaruit naar Frankrijk, waarbij de overtochten door de passagier worden gekozen), dan beschouwd als ‚vervoer langs een andere route naar de eindbestemming' in de zin van [dat] artikel 18? Zo niet, welke criteria moeten worden gehanteerd voor de vaststelling of vervoer langs een andere route ‚onder vergelijkbare voorwaarden' plaatsvindt?

b) Indien er geen alternatieve overtocht op de geannuleerde route bestaat, zodat de betrokken passagier niet kan worden ondergebracht op een rechtstreekse overtocht van de oorspronkelijke haven van inscheping naar de in de vervoersovereenkomst genoemde eindbestemming, dient de vervoerder dan de extra kosten te betalen die een langs een andere route vervoerde passagier maakt voor het reizen naar en van de nieuwe haven van inscheping en/of naar en van de nieuwe haven van bestemming?

C. Uitlegging van artikel 19 van [verordening nr. 1177/2010]

4) a) Kan artikel 19 [van verordening nr. 1177/2010] worden toegepast wanneer de reis in feite al ten minste zeven weken vóór het geplande vertrek is geannuleerd? Indien [dat] artikel 19 van toepassing is, is het dan van toepassing wanneer artikel 18 [van die verordening] is toegepast en de passagier zonder extra kosten langs een andere route is vervoerd en/of is terugbetaald, en/of een latere overtocht heeft gekozen?

b) Indien artikel 19 [van verordening nr. 1177/2010] van toepassing is, wat is dan de ‚eindbestemming' in de zin van [dat artikel]?

5) Indien artikel 19 [van verordening nr. 1177/2010] kan worden toegepast:

a) Hoe moet de vertragingsduur in deze omstandigheden worden gemeten?

b) Hoe moet de *prijs* in de zin van [dat] artikel 19 worden berekend bij het vaststellen van de te betalen schadevergoeding en, meer specifiek, zijn de kosten voor extra's (zoals hutten, kennels en premiumlounges) in die prijs inbegrepen?

D. Uitlegging van artikel 20, lid 4[, van verordening nr. 1177/2010]

6) Indien [verordening nr. 1177/2010] van toepassing is, worden de in de eerste vraag genoemde omstandigheden en overwegingen dan beschouwd als ‚buitengewone omstandigheden die zelfs als alle redelijke maatregelen waren getroffen, niet voorkomen hadden kunnen worden' in de zin van artikel 20, lid 4, van [verordening nr. 1177/2010]?

E. Uitlegging van artikel 24 [van verordening nr. 1177/2010]

7) Heeft artikel 24 [van verordening nr. 1177/2010] tot gevolg dat elke passagier die wil gebruikmaken van de schadevergoeding krachtens artikel 19 van [die] verordening verplicht is binnen twee maanden vanaf de datum waarop de dienst is uitgevoerd of had moeten worden uitgevoerd een klacht in te dienen?

F. Uitlegging van artikel 25 [van verordening nr. 1177/2010]

8) Is de bevoegdheid van de nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van [verordening nr. 1177/2010] beperkt tot overtochten vanuit de in artikel 25 van [die] verordening bedoelde havens of kan deze zich ook uitstrekken tot retourvaarten *vanuit* de haven van een andere lidstaat naar de staat van de nationale bevoegde instantie?

G. Geldigheid van het besluit en van de kennisgevingen

9) a) Welke beginselen en regels van het Unierecht moet de verwijzende rechter toepassen bij de beoordeling van de geldigheid van het besluit en/of de kennisgevingen van de nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van [verordening nr. 1177/2010] in het licht van de artikelen 16, 17, 20 en/of 47 van het Handvest en/of de beginselen van evenredigheid, rechtszekerheid en gelijke behandeling?

b) Moet de door de nationale rechter uit te voeren onredelijkheidstoets uitgaan van het criterium van een kennelijke fout?

H. Geldigheid van verordening nr. 1177/2010

Deze vraag wordt naargelang van de antwoorden op de vorige vragen voorgelegd.

10) Is verordening nr. 1177/2010 naar Unierecht geldig, gelet op met name:

a) de artikelen 16, 17 en 20 van het Handvest;

b) het feit dat luchtvaartmaatschappijen niet verplicht zijn compensatie te betalen indien zij de passagiers ten minste twee weken voor de geplande vertrektijd over de annulering informeren [artikel 5, lid 1, onder c), i), van verordening nr. 261/2004];

c) de beginselen van evenredigheid, rechtszekerheid en gelijke behandeling?"

40. Schriftelijke opmerkingen zijn ingediend door de partijen in het hoofdgeding, Ierland, het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie en de Europese Commissie. Diezelfde belanghebbenden waren vertegenwoordigd ter terechtzitting van 9 september 2020.

IV. Analyse

41. De tien vragen van de onderhavige prejudiciële verwijzing betreffen uiteenlopende aspecten van verordening nr. 1177/2010. Met zijn eerste vraag beoogt de verwijzende rechter om te beginnen vast te stellen of die verordening op het hoofdgeding van toepassing is. Met zijn tweede tot en met negende vraag verzoekt hij vervolgens om uitlegging van een reeks specifieke bepalingen van die verordening. Met zijn tiende vraag ten slotte verzoekt die rechter het Hof zich uit te spreken over de geldigheid van die verordening.

42. Voor het onderzoek naar de geldigheid van een Unierechtelijke handeling dient allereerst te worden uitgesloten dat het zou gaan om onderzoek dat geen verband houdt met feiten of het voorwerp van het hoofdgeding.[6] Derhalve dient de eerste vraag vóór de tiende vraag te worden behandeld.

43. Vervolgens dient wanneer de geldigheid van de bepalingen van een Unierechtelijke handeling wegens vermeende schendingen van bepaalde algemene beginselen ter discussie wordt gesteld, om te beginnen de betekenis van die bepalingen te worden vastgesteld. Unierechtelijke bepalingen dienen volgens een algemeen uitleggingsbeginsel zoveel mogelijk aldus te worden uitgelegd dat de geldigheid ervan niet wordt aangetast en het gehele primaire recht in acht wordt genomen.[7] Onderzoek verrichten naar de geldigheid ervan zonder eerst de betekenis ervan vast te

6 Zie in die zin arrest van 16 juni 1981, Salonia (126/80, EU:C:1981:136, punt 6).

7 Zie in die zin arrest van 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punt 44).

stellen, zou erop neerkomen dat aan dat beginsel wordt voorbijgegaan. Aangezien de tweede tot en met de negende vraag zien op de uitlegging van een reeks bepalingen van verordening nr. 1177/2010, waarvan de geldigheid het voorwerp uitmaakt van de tiende vraag, dient dan ook eerst te worden geantwoord op eerstbedoelde vragen.

44. Derhalve zal ik bij mijn analyse de volgorde van de vragen van de verwijzende rechter volgen. Ik zal allereerst het toepassingsgebied van verordening nr. 1177/2010 onderzoeken (eerste vraag), vervolgens de specifieke bepalingen ervan (tweede tot en met de negende vraag) en ten slotte de geldigheid van die verordening (tiende vraag).

A. Toepasselijkheid van verordening nr. 1177/2010

45. Met zijn eerste vraag vraagt de verwijzende rechter zich af of verordening nr. 1177/2010 in het algemeen, en de artikelen 18 en 19 ervan in het bijzonder, van toepassing zijn wanneer een zeevervoersdienst wordt geannuleerd omdat de levering van het voor die vervoersdienst bestemde schip vertraging heeft opgelopen en er geen vervangend schip kon worden gevonden, en de passagiers ten minste zeven weken vóór het oorspronkelijk geplande vertrek over die annulering zijn geïnformeerd.

46. Het is juist dat de verwijzende rechter zich ook afvraagt of verordening nr. 1177/2010 van toepassing is gelet op een reeks omstandigheden waarnaar in de eerste vraag, onder a) tot en met e), wordt verwezen. Evenwel is het zo dat Irish Ferries, waarvan het betoog aan de eerste vraag ten grondslag lijkt te liggen, alleen maar naar die omstandigheden verwijst ter staving van haar argumentatie met betrekking tot het beginsel dat niemand rechtens tot het onmogelijke gehouden is („impossibilium nulla obligatio est"). In casu kunnen de genoemde omstandigheden mijns inziens geen verandering brengen in mijn analyse met betrekking tot de toepasselijkheid van verordening nr. 1177/2010, zodat ze niet afzonderlijk dienen te worden onderzocht. Met diezelfde omstandigheden kan echter wel rekening worden gehouden in het kader van de zesde vraag en het onderzoek met betrekking tot de „redelijke maatregelen" als bedoeld in artikel 20, lid 4, van die verordening.

47. Voorts bezigt de verwijzende rechter in zijn eerste vraag twee verschillende begrippen, te weten het begrip „boekingen vooraf" van de passagiers en het begrip „vervoersovereenkomsten" die door hen zijn aangegaan. De wijze waarop die vraag is geformuleerd, kan dan ook op het eerste gezicht de indruk wekken dat die rechter een onderscheid maakt tussen die twee begrippen. De eerste vraag betreft evenwel passagiers die zowel hebben geboekt als vervoersovereenkomsten zijn aangegaan. Het Hof wordt derhalve niet verzocht zich afzonderlijk uit te spreken over de situatie van de passagiers die hebben geboekt en over de situatie van de passagiers die een vervoersovereenkomst zijn aangegaan.

48. Volledigheidshalve zij opgemerkt dat in verordening nr. 1177/2010, anders dan in verordening nr. 261/2004, geen gebruik wordt gemaakt van het begrip „boeking" om het toepassingsgebied af te bakenen. [8]

[8] In artikel 3, lid 2, van verordening nr. 261/2004 wordt immers in wezen bepaald dat die verordening van toepassing is op passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven, mits zij een bevestigde boeking hebben en zich bij de incheckbalie melden.

49. Ofschoon dat begrip enkel in hoofdstuk II van verordening nr. 1177/2010, met als opschrift „Rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit", wordt gehanteerd, kunnen de bepalingen van dat hoofdstuk de indruk wekken dat een boeking voorafgaat aan het sluiten van de vervoersovereenkomst. In de artikelen 7 en 8 van die verordening wordt namelijk een onderscheid gemaakt tussen de aanvaarding van een boeking en de afgifte van een vervoerbewijs.

50. Hierop aansluitend blijkt uit de definities in artikel 3, onder m) en n), van verordening nr. 1177/2010 dat het bestaan van een „vervoersovereenkomst" onder meer kan worden aangetoond met een „vervoerbewijs". In die verordening wordt evenwel geen vergelijkbaar verband gelegd tussen een „vervoersovereenkomst" en een „boeking".[9] Bovendien is in artikel 3, onder m), van die verordening aangegeven dat de vervoersovereenkomst wordt aangegaan „tussen een vervoerder en een passagier voor de verstrekking van een of meer passagiersdiensten of cruises". Derhalve kan niet worden uitgesloten dat de Uniewetgever de hoedanigheid van „passagier" niet aan *het boeken* maar aan *het aangaan* van een vervoersovereenkomst heeft willen koppelen. Zoals ik heb aangegeven[10], zijn de conclusies die door de verwijzende rechter in het kader van de eerste vraag uit het bestaan van eventuele verschillen tussen de „boekingen vooraf" en de „vervoersovereenkomsten" worden getrokken, evenwel niet van belang. Uit de formulering van die vraag blijkt immers dat elke passagier die heeft geboekt, tevens een vervoersovereenkomst is aangegaan.

1. Uiteenzetting van de eerste prejudiciële vraag

51. De eerste vraag vindt zijn oorsprong in het betoog van Irish Ferries dat verordening nr. 1177/2010 slechts van toepassing is op twee categorieën passagiers, namelijk passagiers wier aanstaande overtocht vertraging heeft opgelopen of is geannuleerd en die fysiek in de haven aanwezig zijn, en daarnaast passagiers die onderweg zijn. Passagiers die ten minste zeven weken vóór het vertrek door de vervoerder over de annulering van de overtocht zijn geïnformeerd, vallen volgens haar daarentegen niet onder die verordening.[11]

52. Ter onderbouwing van haar standpunt dat die derde categorie passagiers niet binnen het toepassingsgebied van verordening nr. 1177/2010 valt, verwijst Irish Ferries in de eerste plaats naar de bewoordingen van de bepalingen van die verordening en naar de opzet ervan.

53. Meer specifiek leidt Irish Ferries uit het gebruik van het begrip „onderbroken reis" in het opschrift van hoofdstuk III van verordening nr. 1177/2010 af dat die verordening geen betrekking heeft op vervoersdiensten die nog niet zijn begonnen.

54. Voorts zou artikel 17, leden 1 en 2, van verordening nr. 1177/2010 inhouden dat vervoerders in geval van annulering of vertraging van een vervoersdienst informatie dienen te verstrekken en bepaalde diensten („snacks, maaltijden of verfrissingen" en „passend verblijf aan boord of op de wal") aan de passagiers moeten aanbieden. Die bepaling heeft volgens Irish Ferries maar zin indien zij van toepassing is op passagiers die reeds in de haven of de haventerminal aanwezig zijn.

[9] Artikel 2, onder g), van verordening nr. 261/2004 legt evenwel een link tussen de „boeking" en het „ticket" als bedoeld in artikel 2, onder f), van die verordening. Volgens die eerste bepaling is de „boeking" het feit dat de passagier een ticket heeft of een ander bewijs dat de boeking is aanvaard en geregistreerd door de luchtvaartmaatschappij of de touroperator.

[10] Zie punt 47 van de onderhavige conclusie.

[11] De in de prejudiciële vragen genoemde voorafgaande kennisgeving van ten minste zeven weken wordt berekend op basis van de dag waarop Irish Ferries de annulering van de vervoersdiensten aan haar passagiers heeft meegedeeld. Zie punt 28 van de onderhavige conclusie.

55. Hierbij aansluitend wijst Irish Ferries erop dat artikel 18, leden 1 en 3, van verordening nr. 1177/2010 in geval van annulering of vertraging van het vertrek de verplichting oplegt om passagiers „onmiddellijk" vervoer langs een andere route of een terugbetaling aan te bieden en dat dit artikel daarnaast bepaalt dat de terugbetaling gelijk is aan de prijs „voor het gedeelte of de gedeelten van de reis die niet zijn gemaakt". Evenzo ziet artikel 19 van die verordening op passagiers die „bij aankomst [...] vertraging oplopen" en dus alleen op passagiers die onderweg zijn of zich in een haven bevinden. Voorts duidt de in die twee bepalingen genoemde omvang van de vertragingen van het vertrek en bij aankomst er volgens Irish Ferries op dat die regeling geldt voor passagiers die onderweg zijn of zich in de omgeving van de haven bevinden.

56. In de tweede plaats maakt Irish Ferries geldend dat lucht- en treinreizigers niet worden vergoed wanneer de annulering van de vervoersdienst hun ten minste twee weken van tevoren [artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004] of voldoende vooraf (interpretatieve richtsnoeren van de Commissie [12]) wordt meegedeeld. Indien verordening nr. 1177/2010 gericht is op de waarborging van een hoog niveau van bescherming van zeereizigers dat met andere vervoerswijzen vergelijkbaar is, zoals in overweging 1 ervan staat te lezen, kan die verordening geen toepassing vinden wanneer de reizigers ten minste zeven weken van tevoren in kennis zijn gesteld van de annulering.

57. In de derde plaats voert Irish Ferries aan dat uit de in de eerste vraag, onder a) tot en met e), aangegeven omstandigheden blijkt hoe groot de problemen met de vertraagde levering waren. In dat kader betoogt zij onder verwijzing naar het in de rechtspraak van het Hof erkende beginsel dat niemand rechtens tot het onmogelijke gehouden is („impossibilium nulla obligatio est") [13], dat een Unierechtelijke bepaling geen verplichting kan inhouden waaraan onmogelijk kan worden voldaan. Daarnaast voert zij in wezen aan dat de problemen van dien aard waren dat de met de passagiers aangegane overeenkomsten wegens de onmogelijkheid tot uitvoering ervan moesten worden geacht te zijn ontbonden.

58. Gelet op het feit dat de eerste vraag inhoudelijk aansluit bij het betoog van Irish Ferries, zal ik deze onderzoeken in het licht van de drie hierboven uiteengezette reeksen argumenten.

2. Bewoordingen en opzet van verordening nr. 1177/2010

59. Om te beginnen dient te worden opgemerkt dat in artikel 2, lid 1, van verordening nr. 1177/2010, met als opschrift „Toepassingsgebied", de passagierscategorieën worden geïdentificeerd waarop die verordening van toepassing is, en in artikel 2, lid 2, ervan de categorieën waarop zij niet van toepassing is. Uit niets valt af te leiden dat een passagier buiten het toepassingsgebied van die verordening zou vallen wanneer hij van tevoren over de annulering is geïnformeerd. Een dergelijke voorwaarde staat in die bepaling eenvoudigweg niet te lezen.

60. Het is juist dat verordening nr. 1177/2010 volgens artikel 2, lid 1, ervan van toepassing is op passagiers die reizen met een passagiersdienst of met een cruise. Dat betekent evenwel nog niet dat die verordening niet van toepassing zou zijn op passagiers die niet met die diensten onderweg waren.

[12] Mededeling van de Commissie – interpretatieve richtsnoeren betreffende [verordening nr. 1371/2007] (PB 2015, C 220, blz. 1), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015XC0704(01).

[13] Irish Ferries voert in dat verband de arresten van 3 mart 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, punt 42), en 6 november 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Commissie, Commissie/Scuola Elementare Maria Montessori en Commissie/Ferracci (C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, punt 79), aan.

61. Verordening nr. 1177/2010 bevat immers bepalingen die zonder enige twijfel van toepassing zijn in het stadium dat de daadwerkelijke reis voorafgaat. Ter illustratie kan worden verwezen naar artikel 4, lid 2, van die verordening, dat in wezen bepaalt dat de door vervoerders of verkopers van vervoerbewijzen toegepaste contractvoorwaarden en tarieven aan het grote publiek worden aangeboden zonder discriminatie. Verder is het volgens artikel 7, lid 1, van die verordening verboden, om reden van handicap of beperkte mobiliteit als zodanig te weigeren een boeking te aanvaarden, een vervoerbewijs af te geven of anderszins te verstrekken of iemand te laten inschepen.

62. In artikel 2 van het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004[14] (hierna: „voorstel voor een verordening") werd trouwens niet verwezen naar de passagiers waarop die verordening van toepassing was. Luidens dat artikel was de verordening „van toepassing [...] op het commerciële vervoer van passagiers over zee en binnenwateren". Na het advies van het Parlement in eerste lezing[15] en het standpunt van de Raad in eerste lezing[16] kreeg die bepaling in essentie zijn definitieve formulering. Uit niets kan worden opgemaakt dat die instellingen het toepassingsgebied van verordening nr. 1177/2010 zouden hebben willen afbakenen in de door Irish Ferries voorgestane zin. Gelet op de doelstelling – die bij het begin van de voorbereidende werkzaamheden aan het voorstel voor een verordening ten grondslag lag en in overweging 1 van die verordening is verwoord – om een met andere vervoerswijzen vergelijkbaar hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen, had, indien dat de bedoeling was geweest, bijzondere aandacht eraan moeten zijn besteed. Door het toepassingsgebied van verordening nr. 1177/2010 af te bakenen, wordt het niveau van bescherming van de passagiers immers verlaagd.

63. Vervolgens, wat meer specifiek de toepasselijkheid van de bepalingen van hoofdstuk III van verordening nr. 1177/2010, met name de artikelen 18 en 19 ervan, betreft, ben ik anders dan Irish Ferries van mening dat het begrip „onderbroken reis", dat in het opschrift van dat hoofdstuk zelf staat te lezen, niet aldus kan worden uitgelegd dat vóór de onderbreking van de reis reeds een deel van de reis moet zijn afgelegd opdat sprake zou zijn van een in dat hoofdstuk beoogde situatie. Volgens de uitlegging van Irish Ferries hangt de werkingssfeer van de in dat hoofdstuk opgenomen bepalingen immers in wezen af van de manier waarop het begrip „reis" wordt omschreven. Aangezien die verordening geen definitie van dat begrip bevat, dient de betekenis ervan evenwel uiterst nauwkeurig te worden vastgesteld.

64. Voorts worden in artikel 20 van verordening nr. 1177/2010, met als opschrift „Ontheffingen", de situaties genoemd waarin de artikelen 18 en 19 van die verordening niet gelden. Daartoe behoort noch het feit dat de persoon in kwestie van tevoren over de annulering is geïnformeerd, noch het feit dat zijn reis ongewild is onderbroken. In de rechtsleer wordt bovendien opgemerkt dat de situaties waarin een vervoerder uit hoofde van die bepalingen aansprakelijk wordt gesteld zonder dat de reis is onderbroken, vaker voorkomen en vanuit praktisch oogpunt belangrijker zijn.[17]

[14] COM(2008) 816 definitief.

[15] Volgens het standpunt van het Parlement, P6_TC1-COD(2008)0246 was de verordening van toepassing „op het commerciële vervoer van passagiers over zee en binnenwateren door passagiersschepen". Zie ook amendement nr. 9 van het rapport over het voorstel voor een verordening [2008/0246(COD)].

[16] Volgens standpunt (EU) nr. 5/2010 van de Raad (PB 2010, C 122 E, blz. 19) was de verordening van toepassing op passagiers die reizen met een passagiersdienst of met een cruise.

[17] Zie in die zin Stec, M., „Ochrona pasażera w transporcie morskim i w żegludze śródlądowej w świetle rozporządzenia (UE) nr 1177/2010", in Kostański, P., Podrecki, P., en Targosz, T., (eds.), *Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple*, Wolters Kluwer, Warschau, 2017, blz. 1408.

65. Het klopt dat de voorzieningen die gratis aan de passagiers worden aangeboden op grond van artikel 17, leden 1 en 2, van verordening nr. 1177/2010, nuttig lijken voor de passagiers, zeker wanneer zij aan het reizen zijn. De verplichting om die bepaling toe te passen in situaties als die van de eerste vraag, wordt evenwel „versoepeld" door de in die bepaling opgenomen preciseringen volgens welke de aan te bieden diensten, wat snacks, maaltijden of verfrissingen betreft, „in een redelijke verhouding [dienen te] staan tot de wachttijd, mits deze beschikbaar zijn of redelijkerwijs kunnen worden geleverd", en wat passend verblijf aan boord of op de wal betreft, voor zover dat noodzakelijk wordt.

66. Ten slotte volstaat de vaststelling dat in de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 niet staat te lezen dat de toepassing ervan is uitgesloten mits van tevoren is geïnformeerd over de annulering. Tijdens de voorbereidende werkzaamheden is bovendien het door het Parlement in zijn advies in eerste lezing voorgestelde amendement nr. 59, op grond waarvan de zeevervoerder geen enkele compensatie hoeft te betalen wanneer hij de passagier uiterlijk drie dagen vóór het geplande vertrek over de annulering van de overtocht heeft geïnformeerd, niet overgenomen in verordening nr. 1177/2010. Dat bevestigt de overweging dat de wetgever het toepassingsgebied van die verordening of de werkingssfeer van de artikelen 18 en 19 ervan niet heeft willen beperken in de door Irish Ferries voorgestane zin.

3. Parallellisme tussen de verordeningen nr. 261/2004, nr. 1371/2007, nr. 1177/2010 en nr. 181/2011

67. Verordening nr. 1177/2010 is luidens overweging 1 ervan gericht op de waarborging van *een niveau van bescherming van de zeereizigers* dat met andere vervoerswijzen *vergelijkbaar* is. De lege ferenda beogen bepaalde wetgevingsvoorstellen een vergelijkbaar niveau van bescherming van de consumenten binnen de Unie tot stand te brengen.[18] Volgens vaste rechtspraak evenwel is *de situatie van in andere vervoerssectoren actieve ondernemingen niet vergelijkbaar*, daar deze andere vervoerswijzen, gelet op hun werkingswijze, toegankelijkheid en netwerk, uit het oogpunt van hun gebruiksvoorwaarden niet onderling verwisselbaar zijn.[19]

68. Ter illustratie kan worden verwezen naar de rechten van treinreizigers die op het niveau van de Unie zijn vastgesteld bij verordening nr. 1371/2007. In die verordening staat onder meer te lezen dat een reiziger zonder het recht op vervoer te verliezen de spoorwegonderneming om schadevergoeding voor een vertraging kan verzoeken indien hij tussen de op het vervoerbewijs vermelde punten van vertrek en van bestemming geconfronteerd wordt met een vertraging waarvoor het vervoerbewijs niet overeenkomstig artikel 16 is terugbetaald.[20] Diezelfde verordening stelt de spoorwegondernemingen niet vrij van de in artikel 17, lid 1, van verordening nr. 1371/2007 genoemde verplichting tot schadevergoeding wanneer de vertraging is te wijten aan overmacht. In die omstandigheden kan de vraag rijzen of de gronden tot uitsluiting van vervoerdersaansprakelijkheid, die zijn opgenomen in de verordeningen nr. 261/2004, nr. 1177/2010 en nr. 181/2011, betreffende respectievelijk reizigersvervoer per vliegtuig, per schip en per autobus en touringcar, naar analogie kunnen worden toegepast op het spoorvervoer.

[18] Zie Erceg, B., en Vasilj, A., „Current affairs in passengers rights protection in the European Union", *EU and Comparative Law Issues and Challenges*, 2018, deel 2, blz. 222 en 223.

[19] Zie arresten van 10 januari 2006, IATA en ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punt 96); 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punt 56), en 26 september 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, punt 47).

[20] Zie artikel 17, lid 1, van verordening nr. 1371/2007.

69. In het arrest ÖBB-Personenverkehr [21] heeft het Hof die vraag ontkennend beantwoord. Onder verwijzing naar de in punt 67 van de onderhavige conclusie aangehaalde rechtspraak heeft het Hof erkend dat de Uniewetgever naargelang van de betrokken transportsector voor de consument voorschriften met een ander beschermingsniveau kon vaststellen. [22]

70. Gelet op die jurisprudentiële verduidelijkingen is het niet mogelijk om via de rechtspraak, door daarin een parallel te trekken tussen de regelingen van de verschillende vervoerswijzen, oplossingen in te voeren die leiden tot harmonisatie, voor alle vervoerswijzen, van de verplichtingen die in geval van annulering of vertraging van passagiersdiensten op de vervoerders rusten. De bedoeling van de Uniewetgever om die regelingen wat dat betreft niet op één lijn te stellen, moet derhalve worden geëerbiedigd.

4. Beginsel impossibilium nulla obligatio est

71. Het beginsel impossibilium nulla obligatio est houdt in dat het Unierecht aan personen geen verplichtingen oplegt waarvan de nakoming objectief en absoluut onmogelijk is [23] en dat de Unierechtelijke bepalingen aldus worden uitgelegd dat wordt voorkomen dat dergelijke verplichtingen zouden worden opgelegd. [24]

72. De objectieve en absolute onmogelijkheid kan evenwel niet worden gelijkgesteld met moeilijkheden die zich voordoen bij de nakoming van de uit het Unierecht voortvloeiende verplichtingen. Bovendien kan het belang van de doelstelling van bescherming van de consumenten, waaronder die van zeereizigers, de voor sommige marktdeelnemers – zelfs aanzienlijke – negatieve economische gevolgen rechtvaardigen. [25] Voorts worden in de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 weliswaar verplichtingen aan vervoerders opgelegd, maar kunnen zij op grond van artikel 20, leden 3 en 4, van die verordening in specifieke omstandigheden van die verplichtingen worden vrijgesteld, waardoor ervoor wordt gezorgd dat die vervoerders niet terechtkomen in een situatie die overeenkomt met absolute onmogelijkheid.

73. Om dezelfde redenen dient de verwijzende rechter om vast te stellen of, naar nationaal recht, de met de passagiers aangegane overeenkomsten wegens de onmogelijkheid tot uitvoering moeten worden geacht te zijn ontbonden, ermee rekening te houden dat die overeenkomsten, los van het erop toepasselijke recht, betrekking hebben op verplichtingen die voortvloeien uit verordening nr. 1177/2010, die, zoals ik zonet heb uitgelegd, het de vervoerder niet onmogelijk maakt zijn contractuele verplichtingen na te komen.

74. Tot slot van de analyse van de eerste prejudiciële vraag geef ik het Hof in overweging op die vraag te antwoorden dat verordening nr. 1177/2010, met name de artikelen 18 en 19 ervan, van toepassing is wanneer een zeevervoersdienst met een aan het oorspronkelijk geplande vertrek voorafgaande kennisgeving wordt geannuleerd omdat de levering van het voor die vervoersdienst bestemde schip vertraging heeft opgelopen en er geen vervangend schip kon worden gevonden.

[21] Arrest van 26 september 2013 (C-509/11, EU:C:2013:613, punt 48).

[22] Zie arrest van 26 september 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, punt 47).

[23] Zie naar analogie met de rechtspraak inzake de toepassing van dat beginsel op de besluiten van de Commissie, arrest van 6 november 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Commissie, Commissie/Scuola Elementare Maria Montessori en Commissie/Ferracci (C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, punt 82 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

[24] Zie in die zin arrest van 3 maart 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, punt 42).

[25] Zie naar analogie arresten van 23 oktober 2012, Nelson e.a. (C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657, punt 81).

B. Begrip „eindbestemming" in de zin van de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010

75. Met zijn derde vraag, onder a), verzoekt de verwijzende rechter het Hof te verduidelijken of het vervangend vervoer van passagiers, hetzij via alternatieve overtocht(en) langs een andere route dan de oorspronkelijke overtocht, hetzij via een landbrug (over de weg of per spoor), „vervoer langs een andere route naar de eindbestemming" „onder vergelijkbare voorwaarden" vormt als bedoeld in artikel 18 van verordening nr. 1177/2010.

76. Met zijn derde vraag, onder b), wenst die rechter te vernemen of in het geval er geen rechtstreekse alternatieve overtocht op de oorspronkelijke route bestaat, de langs een andere route vervoerde passagiers, als bedoeld in artikel 18 van verordening nr. 1177/2010, een schadevergoeding moeten krijgen voor de eventuele extra financiële lasten die zij dragen voor het reizen naar en vanuit van de alternatieve havens van in- en ontscheping.

77. De vierde vraag, onder b), betreft eveneens de uitlegging van het begrip „eindbestemming" tegen de achtergrond van het in artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 opgenomen recht op schadevergoeding.

78. Om die vragen te beantwoorden, dient het in de bepalingen van die verordening opgenomen begrip „eindbestemming" te worden uitgelegd.[26] Ik stel dan ook voor om die vragen samen te behandelen.

1. Begrip „eindbestemming"

79. Onder het in de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 opgenomen begrip „eindbestemming" wordt de *in de vervoersovereenkomst genoemde* eindbestemming verstaan. Binnen het stelsel van die verordening komt dat begrip dus steeds overeen met een door de partijen overeengekomen bestemming. Aangezien een „vervoerbewijs" in de zin van artikel 3, onder n), van die verordening in wezen het bewijs levert van het bestaan van een vervoersovereenkomst, dient de eindbestemming als wezenlijk onderdeel ervan in beginsel ook op het vervoerbewijs te worden vermeld.

80. Voorts wordt het begrip „eindbestemming" binnen het stelsel van verordening nr. 1177/2010 gehanteerd om de plaats te bepalen waar (en, in samenhang met het tijdstip van aankomst, op welk tijdstip) de passagier na vervoer met een passagiersdienst moest zijn aangekomen om aan te kunnen nemen dat die dienst daadwerkelijk en naar behoren is uitgevoerd. Door een vervoersovereenkomst aan te gaan verwerven passagiers immers het recht op vervoer naar de eindbestemming[27] en, in geval van annulering of vertraging van het vertrek als bedoeld in artikel 18 van die verordening, hebben passagiers het recht om langs een andere route naar die eindbestemming te worden vervoerd. Daarnaast dient de vervoerder op grond van artikel 19 van die verordening in beginsel een schadevergoeding aan de passagiers te betalen indien zij bij aankomst op de eindbestemming vertraging oplopen.

[26] Zie mijn analyse van de tweede vraag en de vierde vraag, onder a).

[27] Volgens artikel 19, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 kunnen passagiers in geval van vertraging bij aankomst om schadevergoeding verzoeken *zonder het recht op vervoer te verliezen*.

81. Het begrip „eindbestemming” speelt derhalve een belangrijke rol in het kader van de verantwoordelijkheid van vervoerders voor de uitvoering van een passagiersdienst. Derhalve dient het te gaan om een nauwkeurig bepaalde bestemming waarover de vervoerder „controle kan uitoefenen”, waarbij laatstgenoemde aan de hand van die bestemming de reisduur en het tijdstip van aankomst moet kunnen bepalen. Gelet op het feit dat de voorwaarden voor vervoerdersaansprakelijkheid op grond van de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 in beginsel worden vastgesteld voor alle passagiers die van de betrokken passagiersdienst hebben gebruikgemaakt, is het bovendien weinig waarschijnlijk dat de eindbestemming op individuele basis kan worden vastgesteld in de vervoersovereenkomsten. Derhalve dient te worden aangenomen dat het begrip „eindbestemming” in beginsel overeenkomt met de in de vervoersovereenkomst voor de oorspronkelijke overtocht genoemde haven van ontscheping.

82. Aan die overweging wordt niet afgedaan door het argument van Irish Ferries dat het begrip „haven van ontscheping” in verordening nr. 1177/2010 wordt gehanteerd en dat het begrip „eindbestemming” dus niet dezelfde betekenis als dat eerste begrip kan hebben. Van het begrip „haven van ontscheping” wordt in artikel 2 van die verordening immers uitsluitend gebruikgemaakt om het toepassingsgebied vast te stellen. Het feit dat in die bepaling geen gebruik wordt gemaakt van het begrip „eindbestemming” is het gevolg van de in die verordening neergelegde terminologische conventies: verordening nr. 1177/2010 is volgens artikel 2 van toepassing op passagiersdiensten waarvan *de haven van inscheping gelegen is op het grondgebied van een lidstaat* en, als spiegelbeeld daarvan, op diensten die afkomstig zijn uit derde landen en waarvan *de haven van ontscheping gelegen is op het grondgebied van een lidstaat*.

2. Vervoer langs een andere route naar de eindbestemming

83. Ofschoon artikel 18 van verordening nr. 1177/2010 bepaalt dat passagiers in geval van annulering of vertraging van het vertrek onder meer vervoer langs een andere route naar de eindbestemming, onder vergelijkbare voorwaarden, zoals bedoeld in de vervoersovereenkomst, bij de eerste gelegenheid en zonder extra kosten, wordt aangeboden, is het mogelijk dat passagiers die over zee worden vervoerd de in de vervoersovereenkomst voor de oorspronkelijke overtocht genoemde haven van ontscheping niet bereiken.

84. Gelet op het beperkt aantal beschikbare passagiersdiensten en havens die passagiersschepen kunnen ontvangen, kan met name niet worden verwacht dat aan passagiers steeds vervoer langs een identieke route als oorspronkelijk overeengekomen wordt aangeboden. Zoals Irish Ferries aangeeft, is het mogelijk dat er geen enkele alternatieve dienst bestaat om die passagiers langs dezelfde route of op dezelfde dag te vervoeren. Door dergelijke eisen te stellen zou het dan ook onmogelijk worden om vervangend vervoer „bij de eerste gelegenheid” aan te bieden. Om analoge redenen kan de vervoerder in het kader van verordening nr. 261/2004 een alternatieve vlucht aanbieden naar een andere luchthaven dan die waarvoor was geboekt[28], ondanks het feit dat het begrip „eindbestemming” in die verordening strikt wordt omschreven. Dat geldt zeker voor vervoersdiensten over zee of binnenwateren waarvan in de praktijk niet vaak wordt gebruikgemaakt om zich naar de haven van ontscheping te begeven en aldaar te overnachten.

[28] Artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 luidt dat „[w]anneer, in het geval waarin een stad of regio wordt bediend door meerdere luchthavens, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een passagier een vlucht aanbiedt naar een andere luchthaven dan die waarvoor was geboekt, [...] de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de kosten [draagt] van de reis van die andere luchthaven naar de luchthaven waarvoor was geboekt of naar een andere met de passagier overeengekomen nabijgelegen bestemming”.

85. In geval van vervangend vervoer dient de vervoerder evenwel te zorgen voor vervoer naar de eindbestemming, zoals bedoeld in de vervoersovereenkomst voor de oorspronkelijke overtocht, dan wel de verplaatsingskosten te dragen [29]. In artikel 18, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 wordt immers bepaald dat passagiers recht hebben op vervoer langs een andere route naar de eindbestemming en, zoals ik in punt 81 van de onderhavige conclusie heb aangegeven, komt het begrip „eindbestemming" in beginsel overeen met de in de vervoersovereenkomst voor de oorspronkelijke overtocht genoemde haven van ontscheping.

86. Waar de vervoerder in het kader van een alternatieve passagiersdienst niet verplicht is om passagiers over zee naar de in de vervoersovereenkomst voor de oorspronkelijke overtocht genoemde haven van ontscheping te vervoeren, dient de met het alternatieve vervoermiddel gevolgde route a fortiori niet per se dezelfde te zijn als de in de vervoersovereenkomst voor de oorspronkelijke overtocht vermelde route.

87. Het moet evenwel steeds gaan om vervangend vervoer „onder vergelijkbare voorwaarden" als bedoeld in artikel 18 van verordening nr. 1177/2010. In die context vraag de verwijzende rechter zich dan ook af of voor een vervangende overtocht langs een andere route mag worden gebruikgemaakt van andere vervoerswijzen, zoals wegvervoer of spoorvervoer via een landbrug.

88. In verordening nr. 1177/2010 wordt het begrip „vergelijkbare voorwaarden" niet omschreven en in overweging 13 ervan enkel gewezen op het feit dat passagiers „onder bevredigende voorwaarden" vervangend vervoer moeten krijgen. De voorwaarden voor de passagiersdienst worden bepaald in de vervoersovereenkomst en bijgevolg dient de vraag of de voorwaarden voor de alternatieve dienst „vergelijkbaar" zijn, te worden beoordeeld op grond van die overeenkomst. De woorden „vergelijkbare voorwaarden" zien dus op de essentiële elementen van de overeenkomst, zoals de totale reisduur, het tijdstip van aankomst, het aantal extra overstappen en de klasse van vervoerbewijs. Gelet op de doelstelling om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen, mag vervangend vervoer uiteraard niet ten koste gaan van de passagier en dient de vraag of die voorwaarden „bevredigend" zijn in vergelijking met die in de vervoersovereenkomst dus te worden beoordeeld vanuit het oogpunt van die passagier. Door de verwijzing naar de contractvoorwaarden kan er echter voor worden gezorgd dat niet wordt voorbijgegaan aan het belang van de vervoerder.

89. Ofschoon het Unierecht geen regelgevingskader de lege lata bevat dat rechtstreeks ziet op de bescherming van passagiersrechten in een multimodale context [30], wil dat niet zeggen dat het multimodale vervoer volgens de in het Unierecht vastgestelde beschermingsregeling voor passagiers geen aanvaardbare optie zou zijn. In werkelijkheid gaat het zelfs om een optie waarvan passagiers frequent gebruikmaken. Het is tevens mogelijk dat die optie in bepaalde gevallen de enige alternatieve dienst is die bij de eerste gelegenheid beschikbaar is.

90. Vervangend vervoer via alternatieve overtocht(en) langs een andere route dan die van de oorspronkelijke overtocht of via een landbrug (over de weg of per spoor) kan bijgevolg „vervoer langs een andere route naar de eindbestemming" onder „vergelijkbare voorwaarden" als bedoeld in artikel 18 van verordening nr. 1177/2010 inhouden, mits andere voorwaarden voor die overtocht [31] vergelijkbaar zijn met de in de vervoersovereenkomst voor de oorspronkelijke overtocht bepaalde voorwaarden.

[29] Zie punten 91-94 van de onderhavige conclusie.

[30] Zie Erceg, B., en Vasilj, A., op. cit., blz. 230.

[31] Zie in dat verband punt 88 van de onderhavige conclusie.

3. Extra kosten die zijn gemaakt door een langs een andere route vervoerde passagier

91. Thans dient te worden onderzocht of de extra kosten die een langs een andere route vervoerde passagier heeft gemaakt om zich naar de alternatieve havens van in- en ontscheping te begeven en om die havens te verlaten, door de vervoerder dienen te worden terugbetaald.

92. Artikel 18, lid 1, onder a), van verordening nr. 1177/2010 bepaalt dat indien een passagiersdienst wordt geannuleerd, de passagiers de keuze wordt geboden tussen terugbetaling van de prijs van het vervoerbewijs en vervoer langs een andere route naar de eindbestemming „zonder extra kosten".

93. Zoals ik reeds in punt 88 van de onderhavige conclusie heb opgemerkt, mag vervangend vervoer niet ten koste gaan van de passagier. Het is evenmin de bedoeling dat de passagier door het vervangend vervoer zou terechtkomen in een situatie die in vergelijking met die van de door hem aangegane vervoersovereenkomst onevenredig gunstiger is.

94. In die context mag niet uit het oog worden verloren dat passagiers in het kader van ononderbroken passagiersdiensten zich steeds naar de betrokken havens dienen te begeven en dat de in die omstandigheden gemaakte kosten niet aan hen worden terugbetaald. Gelet op de overwegingen in het voorgaande punt dienen de woorden „zonder extra kosten" in artikel 18 van verordening nr. 1177/2010 aldus te worden gelezen dat aan passagiers de door hen in het kader van vervangend vervoer gemaakte kosten worden terugbetaald, voor zover deze hoger zijn dan de kosten die zij in het geval van een ononderbroken passagiersdienst hadden moeten maken.

95. Kortom, wat de analyse van de derde vraag, onder a) en b), en van de vierde vraag betreft, ben ik van mening dat:

– het begrip „eindbestemming" als bedoeld in de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 in beginsel overeenkomt met de in de vervoersovereenkomst voor de oorspronkelijke overtocht genoemde haven van ontscheping;

– vervangend vervoer via alternatieve overtocht(en) langs een andere route dan die van de oorspronkelijke overtocht of via een landbrug (over de weg of per spoor) „vervoer langs een andere route naar de eindbestemming" onder „vergelijkbare voorwaarden" als bedoeld in artikel 18 van die verordening kan vormen, mits andere voorwaarden voor die alternatieve overtocht vergelijkbaar zijn met de in de vervoersovereenkomst voor de oorspronkelijke overtocht bepaalde voorwaarden;

– artikel 18, lid 1, onder a), van die verordening aldus dient te worden uitgelegd dat aan vervangend vervoer geen extra kosten verbonden mogen zijn, zodat de kosten die de passagiers maken om zich naar de alternatieve havens van in- en ontscheping te begeven en om die havens te verlaten, door de vervoerder moeten worden terugbetaald voor zover die kosten samenhangen met het vervangend vervoer en hoger zijn dan de kosten die de passagiers in het geval van een ononderbroken passagiersdienst hadden moeten maken.

C. Schadevergoeding uit hoofde van artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 naargelang van de keuze die de passagier op grond van artikel 18 van die verordening heeft

96. Met zijn tweede vraag, zijn vierde vraag, onder a), en zijn vijfde vraag, onder a), wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of, wanneer een passagiersdienst ten minste zeven weken vóór het geplande vertrek is geannuleerd en de passagier is terugbetaald, langs een andere route is vervoerd of heeft gekozen voor een latere overtocht, die passagier op grond van artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 aanspraak kan maken op schadevergoeding voor de vertraging bij aankomst ten opzichte van het voor de oorspronkelijke overtocht vastgestelde tijdstip van aankomst.

1. Uiteenzetting van de vragen

97. De vierde vraag, onder a), omvat twee deelvragen. Met zijn eerste deelvraag wenst hij te vernemen of artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 van toepassing is wanneer de passagiersdienst ten minste zeven weken vóór het geplande vertrek is geannuleerd. Met de tweede deelvraag, die enkel aan de orde is voor zover op de eerste deelvraag bevestigend moet worden geantwoord, vraagt hij zich af of een passagier die naar aanleiding van een dergelijke annulering, overeenkomstig artikel 18 van verordening nr. 1177/2010 is terugbetaald, langs een andere route is vervoerd, of een latere overtocht heeft gekozen, aanspraak kan maken op schadevergoeding op grond van artikel 19 van die verordening.

98. Met zijn vijfde vraag, onder a), wenst de verwijzende rechter te vernemen hoe de vertragingsduur in de zin van artikel 19, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 moet worden gemeten in de omstandigheden als bedoeld in de vierde vraag, onder a), te weten die waarin de reis ten minste zeven weken vóór het geplande vertrek is geannuleerd en de passagier langs een andere route is vervoerd, is terugbetaald, of een latere overtocht heeft gekozen.

99. Met de tweede vraag wordt verder in wezen gepeild of door de keuze van een passagier om overeenkomstig artikel 18 van verordening nr. 1177/2010 langs een andere route te worden vervoerd, een nieuwe vervoersovereenkomst tot stand komt zodat het in artikel 19 van die verordening opgenomen recht op schadevergoeding niet moet worden beoordeeld uitgaande van het voor de oorspronkelijke overtocht vastgestelde tijdstip van aankomst, maar wel uitgaande van dat van de „nieuwe" vervoersovereenkomst.

100. Aangezien die vragen betrekking hebben op de cumulatieve toepassing van de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 in identieke omstandigheden, stel ik voor om ze tezamen te analyseren.

2. Cumulatieve toepassing van de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010

101. In de eerste plaats dient te worden opgemerkt, zoals uit mijn analyse van de eerste vraag voortvloeit, dat de omstandigheid dat de passagiersdienst is geannuleerd met een aan het geplande vertrek voorafgaande kennisgeving, de toepassing van artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 niet uitsluit.[32]

[32] Zie punten 63-66 van de onderhavige conclusie.

102. In de tweede plaats dient voor het antwoord op de tweede vraag en op de vierde vraag, onder a), te worden vastgesteld of de artikelen 18 en 19 van die verordening cumulatief kunnen worden toegepast, zodat de passagier die zich beroept op die eerste bepaling nog steeds aanspraak kan maken op schadevergoeding op grond van die tweede bepaling.

103. Om die vraag in een ruimer kader te plaatsen dient te worden opgemerkt dat de artikelen 16 tot en met 18 van verordening nr. 1177/2010 enerzijds en artikel 19 ervan anderzijds respectievelijk zien op gevallen waarin het vertrek is vertraagd en die waarin sprake is van vertraging bij aankomst. Volgens de rechtsleer heeft de Uniewetgever dat onderscheid gemaakt omdat een vertraging van het vertrek bij zeevervoer, anders dan bij de andere vervoerswijzen, in de loop van de reis kan worden goedgemaakt, zodat passagiers de eindbestemming zonder vertraging kunnen bereiken op het in de vervoersovereenkomst vastgestelde tijdstip. [33]

104. In het licht van deze preciseringen kan de vraag rijzen of in geval van annulering van de passagiersdienst nog sprake kan zijn van vertraging bij aankomst en deze vertraging de passagier het recht geeft op schadevergoeding op grond van artikel 19 van verordening nr. 1177/2010.

105. De bewoordingen van overweging 14 van verordening nr. 1177/2010 suggereren dat die vraag bevestigend dient te worden beantwoord. Die overweging luidt dat „[v]ervoerders [...] ervoor [dienen] te zorgen dat passagiers een schadeloosstelling ontvangen *in geval van een annulering* of vertraging van een passagiersdienst, op basis van een percentage van de prijs van het vervoerbewijs” [34]. In die gedachtegang werd in een van de bepalingen van het oorspronkelijke voorstel voor een verordening gepreciseerd dat een passagier om schadevergoeding kan verzoeken indien hij bij aankomst vertraging oploopt *door een annulering* of vertraging bij vertrek. Na het advies van het Parlement in eerste lezing [35] is overeenkomstig dat advies evenwel beslist om de mogelijke oorzaken van vertraging bij aankomst niet te vermelden, ofschoon deze wel zijn vermeld in overweging 14 van verordening nr. 1177/2010.

106. Voorts is artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 volgens artikel 20, leden 2 en 4, van die verordening respectievelijk niet van toepassing „indien de passagier nog voor de aankoop van het vervoerbewijs op de hoogte is gesteld van *de annulering* of de vertraging, en indien de annulering of de vertraging aan de passagier te wijten is” of „indien de vervoerder bewijst dat *de annulering* of vertraging het gevolg is van weersomstandigheden” [36]. Binnen het stelsel van verordening nr. 1177/2010 heeft de loutere annulering van een passagiersdienst immers niet tot gevolg dat de passagier het recht op vervoer verliest, maar wel dat hij moet kiezen tussen terugbetaling en vervoer langs een andere route waardoor hij zonder vertraging de eindbestemming kan bereiken. Waar de passagier in geval van annulering zijn recht op vervoer behoudt, kan hij zich nog steeds beroepen op artikel 19 van die verordening.

107. In de derde plaats rijst de vraag of het inroepen van artikel 18 van verordening nr. 1177/2010 (en het feit van te zijn terugbetaald, langs een andere route te zijn vervoerd, of een latere overtocht te hebben kunnen kiezen) invloed heeft op de toepasselijkheid van artikel 19 van die verordening.

108. In die context wordt in artikel 19, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 bepaald dat een passagier in geval van vertraging bij aankomst de vervoerder om schadevergoeding kan verzoeken *zonder zijn recht op vervoer te verliezen*. De passagier heeft immers recht op het

33 Zie in die zin Stec, M., op. cit., blz. 1409.

34 Cursivering van mij.

35 Zie amendement nr. 57 van het verslag over het voorstel voor een verordening [COM(2008) 0817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)].

36 Cursivering van mij.

vervoer waarvoor hij heeft betaald. Ofschoon de annulering van een passagiersdienst niet tot gevolg heeft dat dit recht verloren gaat [37], ligt dit anders wanneer de passagier naar aanleiding van de annulering krachtens artikel 18, lid 1, onder b), van die verordening heeft verzocht om volledige terugbetaling en die ook heeft verkregen. In een dergelijk geval verliest de passagier zijn recht op vervoer, en daarom staat in artikel 18, lid 1, onder b), van die verordening te lezen dat de terugbetaling van de prijs van het vervoerbewijs „eventueel [vergezeld gaat van] een gratis terugreis naar het eerste vertrekpunt, zoals bedoeld in de vervoersovereenkomst, bij de eerste gelegenheid".

109. Wanneer de passagier geen terugbetaling maar vervangend vervoer of een latere overtocht heeft gekozen, heeft hij daarentegen nog steeds recht op het vervoer waarvoor hij heeft betaald en kan hij derhalve krachtens artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 verzoeken om schadevergoeding.

110. Thans dient voor het geval dat de passagier langs een andere route is vervoerd of een latere overtocht heeft gekozen, nog te worden nagegaan of de in artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 bedoelde schadevergoeding dient te worden vastgesteld op basis van het voor de oorspronkelijke overtocht vastgestelde tijdstip van aankomst.

3. Berekening van de vertragingsduur

111. Overeenkomstig artikel 19, lid 1, van verordening nr. 1177/2010, moet een schadevergoeding afhankelijk van de reisduur worden betaald wanneer de vertraging langer duurt dan de in die bepaling vastgelegde minimumdrempels. Die bepaling ziet op het recht op schadevergoeding van de passagiers die bij *aankomst op de in de vervoersovereenkomst genoemde eindbestemming* vertraging oplopen. Of de vertragingsduur boven die drempels ligt, moet dus worden beoordeeld op grond van het tijdstip van aankomst en de reisduur zoals vastgesteld in die overeenkomst waarin de eindbestemming wordt genoemd.

112. Dat is ook het geval voor de rechten van de passagiers die langs een andere route zijn vervoerd en voor de rechten van de passagiers die hebben gekozen voor een latere overtocht.

113. In artikel 18, lid 1, onder a), van verordening nr. 1177/2010 wordt voor vervangend vervoer bij annulering of vertraging van het vertrek immers ook verwezen naar *de eindbestemming zoals bedoeld in de vervoersovereenkomst*, met die precisering dat vervangend vervoer moet plaatsvinden onder *vergelijkbare voorwaarden*. Dienaangaande lijdt het geen twijfel dat de „eindbestemming" de bestemming is welke is vastgelegd bij het aangaan van de overeenkomst waarin de vervoersvoorwaarden worden afgesproken en dat het vervangend vervoer moet plaatsvinden onder voorwaarden die vergelijkbaar zijn met die welke oorspronkelijk waren overeengekomen.

114. Gelet op het feit dat de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 cumulatief kunnen worden toegepast en „eindbestemming" daarin op soortgelijke wijze wordt geformuleerd, dient te worden aangenomen dat die formulering in die twee bepalingen op dezelfde wijze moet worden opgevat. Of er sprake is van een recht op schadevergoeding krachtens artikel 19 van die verordening dient dus te worden vastgesteld op basis van de voorwaarden die de partijen in de vervoersovereenkomst voor de oorspronkelijke overtocht hebben afgesproken.

[37] Zie punt 106 van de onderhavige conclusie.

115. Derhalve komt de vertraging overeen met het verschil tussen het contractueel vastgestelde tijdstip van aankomst en het werkelijke tijdstip van aankomst op de eindbestemming.

116. Wanneer de passagier in het kader van een alternatieve passagiersdienst niet naar de oorspronkelijk overeengekomen eindbestemming is vervoerd, dient de vertraging, overeenkomstig de suggestie van de NTA en als de passagier dat vraagt, in beginsel te worden berekend op basis van het tijdstip waarop de passagier de in de vervoersovereenkomst genoemde eindbestemming zou hebben bereikt, gesteld dat hij van de alternatieve haven van ontscheping verder zou zijn vervoerd naar die eindbestemming.

117. Zoals uit punt 108 van de onderhavige conclusie blijkt, is de kwestie van schadevergoeding op grond van artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 daarentegen niet aan de orde wanneer de passagier overeenkomstig artikel 18, lid 1, onder b), van die verordening volledig is terugbetaald.

118. Anders dan Irish Ferries lijkt aan te voeren, kan aan voorgaande overwegingen niet worden afgedaan door het feit dat de passagier zelf de keuze maakt om langs een andere route dan wel op een latere datum te worden vervoerd. Bij het aangaan van de oorspronkelijke vervoersovereenkomst heeft deze passagier immers reeds de eindbestemming, het tijdstip van aankomst en de reisduur gekozen. Het feit dat de passagiersdienst niet in lijn met die modaliteiten is uitgevoerd, is het gevolg van omstandigheden die aan de vervoerder zijn toe te schrijven. Zou worden aangenomen dat de latere keuze die de passagier vanwege die omstandigheden dient te maken hem zijn recht op schadevergoeding ontneemt, dan zou dit erop neerkomen dat een vervoerder niet hoeft te voldoen aan de verplichtingen die in het kader van vervangend vervoer naar de eindbestemming uit hoofde van artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 op hem rusten.[38] Anders dan in het geval van volledige terugbetaling, wijst niets in de tekst van die verordening erop dat in het geval van vervangend vervoer voor een dergelijke oplossing kan worden gekozen.[39] Bovendien staan de situaties waarin die bepaling niet van toepassing is, te lezen in artikel 20 van die verordening en wordt de omstandigheid dat aan de passagier een dergelijk vervangend vervoer wordt aangeboden, daarin niet genoemd.

119. Derhalve geef ik het Hof in overweging op de tweede vraag, op de vierde vraag, onder a), en op de vijfde vraag, onder a), te antwoorden dat artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 aldus dient te worden uitgelegd dat wanneer een passagiersdienst is geannuleerd met een aan het geplande vertrek voorafgaande kennisgeving, en een passagier ervoor kiest om langs een andere route of op een latere datum te worden vervoerd, deze passagier aanspraak kan maken op schadevergoeding krachtens artikel 19 van die verordening, waarbij rekening wordt gehouden met de vertraging bij aankomst op de in de vervoersovereenkomst voor de oorspronkelijke overtocht genoemde eindbestemming. Wanneer de passagier om een dergelijke schadevergoeding verzoekt, komt de vertraging overeen met het verschil tussen het contractueel vastgestelde tijdstip van aankomst en het tijdstip waarop de passagier de in de vervoersovereenkomst genoemde eindbestemming zou hebben bereikt, gesteld dat hij van de alternatieve haven van ontscheping

[38] Ten overvloede dient erop te worden gewezen dat de passagier die ervoor kiest om langs een andere route te worden vervoerd, ook bij aankomst van de alternatieve overtocht het slachtoffer kan zijn van vertraging. In een dergelijk geval dient te worden nagegaan of artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 ook voor die vertraging geldt. Zie naar analogie arrest van 12 maart 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), in het kader waarvan het Hof heeft geoordeeld dat een luchtreiziger die compensatie heeft verkregen wegens annulering van een vlucht en de hem aangeboden andere vlucht heeft aanvaard, aanspraak kan maken op compensatie wegens vertraging van de andere vlucht. Het klopt dat artikel 7, lid 2, van verordening nr. 261/2004 geen enkele twijfel laat bestaan over het feit dat een compensatie ook moet worden betaald in de situatie waarin de passagier een andere vlucht naar zijn eindbestemming wordt aangeboden. Uit mijn analyse vloeit voort dat dit eveneens het geval is in het kader van verordening nr. 1177/2010. Ofschoon Irish Ferries naar een dergelijke situatie verwijst, wordt deze echter niet beoogd in de prejudiciële vragen.

[39] Zie punt 108 van de onderhavige conclusie.

verder zou zijn vervoerd naar die eindbestemming. Passagiers die hebben gekozen voor volledige terugbetaling en deze hebben verkregen, kunnen daarentegen geen aanspraak maken op die schadevergoeding.

D. Begrip „prijs van het vervoerbewijs" als bedoeld in artikel 19 van verordening nr. 1177/2010

120. Met zijn vijfde vraag, onder b), wenst de verwijzende rechter te achterhalen wat de bestanddelen zijn van de „prijs van het vervoerbewijs" als bedoeld in artikel 19 van verordening nr. 1177/2010. In dat kader vraag hij zich af of de kosten voor de door de passagier gekozen extra's, zoals een hut of kennel, of toegang tot premiumlounges, in de prijs van het vervoerbewijs zijn inbegrepen.

121. Ofschoon het begrip „prijs van het vervoerbewijs" in de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 wordt gehanteerd, bevat die verordening geen definitie van dat begrip.

122. Tijdens de voorbereidende werkzaamheden met betrekking tot verordening nr. 1177/2010 heeft het Parlement voorgesteld om in die verordening een definitie van het begrip „prijs van het vervoerbewijs" op te nemen die als „grondslag van een eventuele schadevergoeding" zou dienen. Volgens dat voorstel zou het gaan om „de kosten die voor het vervoer en de accommodatie aan boord worden betaald. Niet inbegrepen zijn de kosten van maaltijden, andere activiteiten en eventuele aankopen aan boord".[40] Dat voorstel is door de Raad niet overgenomen. In plaats daarvan heeft de Raad gedetailleerde berekeningswijzen vastgesteld voor de overeenkomstig de artikelen 18 en 19 van die verordening aan de passagiers te betalen bedragen.

123. Uit artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 blijkt dat de prijs van het vervoerbewijs als basis dient voor de berekening van de schadevergoeding in geval van vertraging bij aankomst. Die schadevergoeding komt overeen met een percentage (minstens 25 % of 50 %) van de prijs van het vervoerbewijs en wordt volgens artikel 19, lid 3, van die verordening berekend in verhouding tot de prijs die de passagier *daadwerkelijk voor de vertraagde passagiersdienst heeft betaald*.

124. Daaruit leid ik af dat de prijs voor het vervoerbewijs als bedoeld in artikel 19, lid 3, van verordening nr. 1177/2010 overeenkomt met het totaalbedrag dat de passagier als tegenprestatie voor de passagiersdienst heeft betaald. De in die bepaling beoogde schadevergoeding wordt berekend in verhouding tot die prijs en strekt tot vergoeding van het bedrag dat is betaald voor een passagiersdienst die niet overeenkomstig de vervoersovereenkomst is verricht.[41] Gelet op de overeenkomst ziet gebrekkige dienstverlening van de vervoerder niet alleen op het feit dat de passagier niet wordt vervoerd naar de eindbestemming, maar ook op de niet-naleving van de vervoersvoorwaarden waarvoor de passagier heeft betaald. Die voorwaarden betreffen met name de keuze van een hut, kennel en klasse van vervoerbewijs. Bedragen die worden betaald voor diensten die geen deel uitmaken van de passagiersdienst, zoals commissies van reisagenten, dienen daarentegen niet in de prijs van het vervoerbewijs te worden opgenomen.

[40] Zie amendement nr. 22 van het verslag over het voorstel voor een verordening [COM(2008) 817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)].

[41] Zie naar analogie, wat de in artikel 17 van verordening nr. 1371/2007 bepaalde schadevergoeding betreft, die in artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 op een vergelijkbare manier is geformuleerd, arrest van 26 september 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, punt 38), waarin het Hof heeft aangegeven dat de „in verhouding tot de prijs van het vervoerbewijs berekende" schadevergoeding „strekt [...] tot vergoeding van de prijs die de reiziger als tegenprestatie heeft betaald voor een dienst die uiteindelijk niet overeenkomstig de vervoerovereenkomst is verricht".

125. Zoals de Commissie opmerkt, voorziet verordening nr. 1177/2010 immers in tegenstelling tot verordening nr. 261/2004 niet in een gestandaardiseerde forfaitaire schadevergoeding voor elke passagier, aangezien het bedrag van de schadevergoeding afhangt van de prijs van het door de passagier aangeschafte vervoerbewijs. Zou in die omstandigheden geen rekening worden gehouden met het soort vervoerbewijs en elementen als (eerste of tweede) klasse of het verblijf aan boord, dan zou afbreuk worden gedaan aan de keuze van de Uniewetgever om geen dergelijke forfaitaire schadevergoeding in te voeren.

126. De door mij in overweging gegeven uitlegging van artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 stelt de passagier bovendien in staat om het bedrag van de schadevergoeding waarop hij in geval van annulering recht heeft, zonder veel moeite te achterhalen. Volgens die logica kan het deel van de prijs van het vervoerbewijs dat is betaald voor diensten die losstaan van de passagiersdienst, van het begrip „prijs van het vervoerbewijs" als bedoeld in die bepaling worden uitgesloten, mits dat deel duidelijk identificeerbaar is en „kan worden onderscheiden" van het voor de passagiersdienst betaalde bedrag.

127. In het licht van de voorgaande overwegingen dient mijns inziens op de vijfde vraag, onder b), te worden geantwoord dat artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 aldus moet worden uitgelegd dat de prijs van het vervoerbewijs de kosten van door de passagier gekozen extra's, zoals een hut of kennel, of toegang tot premiumlounges, omvat.

E. Uitlegging van artikel 20, lid 4, van verordening nr. 1177/2010

1. Inleidende opmerkingen betreffende de zesde prejudiciële vraag

128. Met zijn zesde vraag wenst de verwijzende rechter van het Hof te vernemen of het feit dat de levering van een passagiersschip 200 dagen te laat plaatsvond waardoor alle voor een nieuwe zeeroute geplande overtochten moesten worden geannuleerd, als buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 20, lid 4, van verordening nr. 1177/2010 kan worden beschouwd, en of een dergelijke te late levering de vervoerder vrijstelt van zijn verplichting om de passagiers schadeloos te stellen.

129. Uit artikel 20, lid 4, van verordening nr. 1177/2010 vloeit voort dat de vervoerder niet verplicht is passagiers uit hoofde van artikel 19 van die verordening schadeloos te stellen wanneer hij bewijst dat de annulering of vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden die de uitvoering van de passagiersdienst belemmeren en die, zelfs als alle redelijke maatregelen waren getroffen, niet voorkomen hadden kunnen worden.

130. Voor de omschrijving van de in het licht van artikel 20, lid 4, van verordening nr. 1177/2010 te toetsen omstandigheden verwijst de verwijzende rechter in die vraag enkel naar „de in [de eerste vraag] genoemde omstandigheden en overwegingen". Uit de gezamenlijke lezing van de eerste en de zesde vraag blijkt dat in de ogen van die rechter aan de belemmering van de uitvoering van de betrokken passagiersdienst in wezen de te late levering ten grondslag ligt.

131. Voorts wordt in de eerste vraag weliswaar naar andere omstandigheden verwezen, maar een aantal ervan, met name dat er geen geschikt alternatief schip kon worden gevonden, dat er geen soortgelijke alternatieve dienst bestond en dat meer dan 20 000 passagiers door de te late levering

waren getroffen, mogen naar mijn mening niet worden beschouwd als „buitengewone omstandigheden", doch als „redelijke maatregelen" als bedoeld in artikel 20, lid 4, van verordening nr. 1177/2010.

2. Criteria voor de vaststelling van „buitengewone omstandigheden"

132. Net als bij de analoge bepalingen van verordening nr. 261/2004 poneert artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 het beginsel dat passagiers recht hebben op schadevergoeding, terwijl in artikel 20, lid 4, van die verordening de omstandigheden worden vastgesteld waarin de zeevervoerder niet verplicht is die schadevergoeding te betalen. Laatstgenoemde bepaling dient dus te worden beschouwd als een afwijking van het in artikel 19 van die verordening neergelegde beginsel en mag niet ruim worden uitgelegd. [42]

133. Voorts worden in overweging 17 van verordening nr. 1177/2010 de gebeurtenissen opgesomd die onder het begrip „buitengewone omstandigheden" kunnen vallen. [43] Die lijst is niet uitputtend („onder meer"). Die gebeurtenissen maken in elk geval niet van nature onderdeel uit van een ongestoord vervoer over zee en de vervoerder kan deze niet beïnvloeden.

134. In overweging 19 van verordening nr. 1177/2010 wordt in dezelfde gedachtegang verwezen naar de rechtspraak volgens welke onder het begrip „buitengewone omstandigheden" uitsluitend gebeurtenissen kunnen vallen die geen deel uitmaken van de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken vervoerder en waarover hij geen daadwerkelijke invloed heeft. Het Hof heeft die twee criteria ontwikkeld in zijn rechtspraak met betrekking tot verordening nr. 261/2004. In overweging 19 van verordening nr. 1177/2010 komt derhalve de bedoeling van de Uniewetgever tot uitdrukking om het begrip „buitengewone omstandigheden" als bedoeld in verordening nr. 1177/2010 uit te leggen in de zin van de rechtspraak van het Hof met betrekking tot verordening nr. 261/2004. [44]

135. Ten slotte vloeit uit die rechtspraak voort dat de twee criteria cumulatief zijn [45] en dat zij worden beoordeeld in het licht van de aard of oorsprong van de gebeurtenis die de uitvoering van de passagiersdienst heeft belemmerd. [46] Uit die rechtspraak kan eveneens worden afgeleid dat die twee criteria de enige zijn om vast te stellen of er zich buitengewone omstandigheden hebben voorgedaan. Noch de frequentie [47], noch het gegeven dat een gebeurtenis zich onverwacht voordoet [48] maakt immers dat het om buitengewone omstandigheden gaat.

42 Zie in die zin arrest van 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punt 20).

43 Luidens die overweging vallen onder „[u]itzonderlijke omstandigheden [...] onder meer natuurrampen zoals branden en aardbevingen, terroristische aanslagen, oorlogen en militaire of civiele gewapende conflicten, opstanden, militaire of illegale confiscaties, arbeidsconflicten, het aan land brengen van zieken, gewonden of overledenen, zoek- en reddingsoperaties op zee of op binnenwateren, maatregelen ter bescherming van het milieu, besluiten van de verkeersleiding of de havenautoriteiten of besluiten van de bevoegde instanties inzake de openbare orde en veiligheid, alsmede inzake dringende vervoersbehoeften".

44 Het begrip „buitengewone omstandigheden" wordt gehanteerd om de omstandigheden te omschrijven waarin een vervoerder wordt vrijgesteld van zijn verplichting tot betaling van de schadevergoeding die verschuldigd is in geval van *annulering of vertraging van het vertrek* (verordening nr. 261/2004) en in geval van *vertraging bij aankomst* (verordening nr. 1177/2010). Mijns inziens staat dat onderscheid niet eraan in de weg dat de door het Hof in de context van verordening nr. 261/2004 ontwikkelde criteria voor de vaststelling van „buitengewone omstandigheden", worden toegepast in de context van verordening nr. 1177/2010.

45 Zie recent arrest van 11 juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punt 37).

46 Zie recent arrest van 11 juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punt 37).

47 Zie in die zin arrest van 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punt 36).

48 Zie in die zin arrest van 17 september 2015, Van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punt 41).

136. In het licht van deze verduidelijkingen dient erop te worden gewezen dat in tegenstelling tot hetgeen Irish Ferries en Ierland aanvoeren de vertraging in de levering niet als „buitengewone omstandigheid" kan worden aangemerkt op grond van het uitzonderlijke en ongewone of onvoorspelbare karakter ervan. [49]

137. Het onderscheid tussen buitengewone omstandigheden en andere omstandigheden kan bovendien niet worden gemaakt door louter te differentiëren tussen externe en interne omstandigheden. In zijn rechtspraak is het Hof reeds tot de slotsom gekomen dat in bepaalde gevallen feiten die uitgaan van derden niet gelden als buitengewone omstandigheden die de vervoerder van zijn verplichting tot schadevergoeding vrijstellen. [50]

3. Criterium van het deel uitmaken van de normale uitoefening van de activiteiten van de zeevervoerder

138. Wat het criterium van het deel uitmaken van de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken vervoerder betreft, moet ik opmerken dat een zeevervoerder voor het verzekeren van een passagiersdienst dient te beschikken over een schip dat hij daarvoor gebruikt. A fortiori is het onontbeerlijk, zelfs inherent aan de normale uitoefening van de activiteiten van zeevervoer, om over een vloot te beschikken. Wanneer de redenering van het Hof in zijn arrest Krüsemann e.a. [51] wordt doorgetrokken, kan worden aangenomen dat de organisatie en het onderhoud van de vloot onderdeel zijn van de normale bedrijfsvoering door een zeevervoerder en dat bepaalde risico's die daarmee gepaard gaan, eveneens inherent zijn aan de normale uitoefening van diens activiteiten.

139. Een vervoerder kan uiteraard beslissen om op de levering van een schip te anticiperen en, alvorens hij over dat schip beschikt, boekingen aan passagiers aan te bieden. Dienaangaande stelt Irish Ferries dat een dergelijke handelwijze gebruikelijk is in de sector van het passagiersvervoer over zee. Wanneer een vervoerder een dergelijke beslissing neemt terwijl het betrokken schip het enige is dat ter verzekering van de vervoersdiensten op een bepaalde route kan worden ingezet, stelt hij zich evenwel bloot aan een economisch risico dat hij ook dient te beheren. Vanuit het oogpunt van het stelsel van verordening nr. 1177/2010 internaliseert de betrokken vervoerder dat risico door het op te nemen in zijn normale bedrijfsuitoefening.

140. Bovendien zijn de voorwaarden voor de bestelling en de levering van het schip vastgesteld in de door de vervoerder gesloten overeenkomst. Enerzijds houdt elke overeenkomst echter risico's in. [52] In de onderhavige zaak vloeit de vertraging in de levering voort uit omstandigheden die te

[49] Met de omstandigheden van de vertraging kan wel rekening worden gehouden om na te gaan of niet voorkomen had kunnen worden, zelfs als alle redelijke maatregelen waren getroffen, dat de uitvoering van de vervoersdienst zou worden belemmerd.

[50] In het arrest van 17 april 2018, Krüsemann e.a. (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 en C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, punten 40-44), heeft het Hof geoordeeld dat een „wilde staking" niet als „buitengewone omstandigheid" kan worden aangemerkt aangezien de risico's die voortvloeien uit de sociale gevolgen die met maatregelen inzake herstructureringen en reorganisaties van ondernemingen gepaard gaan, moeten worden geacht inherent te zijn aan de normale uitoefening van de activiteiten. In het arrest van 4 april 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punt 29), heeft het Hof bovendien onder verwijzing naar de beschikking van 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), in herinnering gebracht dat de botsing van een mobiele vliegtuigtrap van een luchthaven met een vliegtuig niet kan worden gekwalificeerd als „buitengewone omstandigheid". Het Hof was van oordeel dat de omstandigheid dat *dergelijke instrumenten gewoonlijk in samenwerking met de bemanningsleden van de betrokken vliegtuigen worden geplaatst*, kon aantonen dat de gebeurtenis die aan de basis lag van het feit dat de vervoerder in gebreke was gebleven, door hem kon worden beheerst. Die overweging doet evenwel niet af aan het feit dat de betrokken belemmering door derden was teweeggebracht.

[51] Arrest van 17 april 2018 (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 en C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, punten 40-42).

[52] Zie met name 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, deel 35(2), blz. 286.

maken hebben met de handelwijze van een partij bij de overeenkomst of van subcontractanten van die partij.[53] Het betreft dus een storing die valt onder de normale contractuele risico's. Niets wijst er immers op dat de vertraging is veroorzaakt door een handeling die vreemd is aan de uitvoering door de opdrachtnemer of diens subcontractanten van hun contractuele verplichtingen, of zelfs aan de normale diensten van een scheepswerf.[54] In die context valt onder de normale contractuele risico's eveneens de niet-nakoming van de overeenkomst. Aan die overweging kan dan ook niet worden afgedaan door het feit dat de vertraging 200 dagen heeft geduurd.

141. Anderzijds kan elke overeenkomst een risicobeheermechanisme vormen. De Commissie wijst er met name op dat de bestelling van een nieuw schip van tevoren wordt ingepland en over het algemeen het voorwerp uitmaakt van een gedetailleerde overeenkomst waarin bepalingen worden opgenomen voor het geval er zich een vertraging in de levering voordoet. In dat verband heeft de NTA ter terechtzitting geconstateerd dat de in 2016 aangegane overeenkomst was gebaseerd op een in de internationale praktijk gehanteerd standaardmodel en een schadevergoedingsmechanisme bevatte voor ongeoorloofde vertragingen. De opname van risicobeheermechanismen in overeenkomsten voor de levering van schepen vormt mijns inziens een bevestiging voor het feit dat de partijen zich ervan bewust waren dat aan een dergelijke levering een normaal contractueel risico was verbonden.

142. Bij die vaststelling zijn geen vraagtekens geplaatst door Irish Ferries, die dienaangaande heeft gewezen op de ontoereikendheid van dat mechanisme om de door haar geleden verliezen en schade te dekken. Gelet op het niveau van bescherming van passagiers dat met het stelsel van verordening nr. 1177/2010 wordt beoogd, mag het feit dat het mechanisme voor het beheer van het normale contractuele risico in de ogen van een van de partijen bij de overeenkomst niet toereikend is, namelijk niet tot gevolg hebben dat dit risico door de passagiers wordt gedragen. De vervoerder mag het economische risico dat hij in zijn normale bedrijfsvoering heeft geïntegreerd, niet externaliseren ten koste van de passagiers.[55]

143. Aldus geef ik in overweging om te oordelen dat artikel 20, lid 4, van verordening nr. 1177/2010 aldus dient te worden uitgelegd dat een vertraging in de levering van een schip die het gevolg is van de handelwijze van een van de partijen bij de overeenkomst of van een subcontractant van die partij, inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken vervoerder, wanneer laatstgenoemde boekingen is beginnen aan te bieden en vervoersovereenkomsten met passagiers is aangegaan alvorens over het schip te beschikken, en dat bedoelde vertraging derhalve niet valt onder het begrip „buitengewone omstandigheden" in de zin van die bepaling.

[53] Zoals ik in de uiteenzetting van het feitelijke kader heb aangegeven, vloeit de te late levering volgens de verwijzende rechter voort uit vertragingen bij door de scheepswerf gecontracteerde externe accommodatieleveranciers en/of problemen bij de constructie van de buitenruimten en bij de levering van interieurelementen voor de openbare ruimten.

[54] Te denken valt bijvoorbeeld aan het geval van een schip in aanbouw dat het doelwit is van militaire confiscaties. Zie naar analogie beschikking van 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, punt 19), waarbij het Hof heeft geoordeeld dat de schade aan het vliegtuig dat de in geding zijnde vlucht moest uitvoeren, *veroorzaakt door een handeling die*, zoals sabotage of terrorisme, *vreemd is aan de normale diensten van een luchthaven*, onder het begrip „buitengewone omstandigheden" valt.

[55] Zie naar analogie Malenovský, J., „Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU", in Bobek, M., en Prassl, J. (eds), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart Publishing, Oxford, 2016, blz. 32, die erop wijst dat wanneer het economische risico dat verbonden is aan het door de vervoerder vrijwillig uitgeoefende bedrijf, door de passagiers moet worden gedragen, dat in strijd zou zijn met de doelstelling om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen. Voorts was het Hof in zijn arrest van 4 juli 2018, Wirth e.a. (C-532/17, EU:C:2018:527, C-532/17, punt 23), van oordeel dat het begrip „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert", gelet op de doelstelling om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen, aldus moest worden uitgelegd dat *de vervoerde passagiers schadeloos worden gesteld, zonder rekening te hoeven houden met de afspraken die* met het oog op de daadwerkelijke uitvoering van de vlucht *zijn gemaakt tussen de luchtvaartmaatschappij* die het besluit tot uitvoering van de betrokken vlucht heeft genomen, *en een andere luchtvaartmaatschappij*.

144. Aangezien de twee criteria voor de vaststelling van „buitengewone omstandigheden" cumulatief zijn, dient deze overweging te volstaan om aan te nemen dat de te late levering van een schip geen dergelijke omstandigheid uitmaakt. Voor het geval het Hof die overweging echter niet zou volgen, zal ik hieronder het tweede criterium analyseren.

4. Criterium van de daadwerkelijke invloed

145. In zijn rechtspraak met betrekking tot de sector van het luchtvervoer van passagiers verwijst het Hof voor de beoordeling of de vervoerder daadwerkelijke invloed over de gebeurtenis had, naar het criterium van de bevoegdheid van de vervoerder. [56]

146. In die context was het Hof in het arrest Van der Lans [57] van oordeel dat de betrokken luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk invloed kon uitoefenen over het voorkomen van een storing of de benodigde reparatie, daar de luchtvaartmaatschappij dient te zorgen voor het onderhoud en het goed functioneren van de luchtvaartuigen die zij voor haar economische activiteiten gebruikt.

147. Zoals ik heb opgemerkt in punt 138 van de onderhavige conclusie, is een zeevervoerder bevoegd voor het verzekeren van de organisatie en het onderhoud van de voor zijn economische activiteiten geëxploiteerde vloot. Zoals blijkt uit de onderhavige zaak, gaat hij daartoe onder meer overeenkomsten voor de bouw van de schepen aan. Dus in tegenstelling tot de in het arrest Van der Lans [58] bedoelde situatie, wordt het bestelde schip in een dergelijk geval nog niet door de vervoerder geëxploiteerd.

148. In die context kan de betrokken vervoerder daadwerkelijk invloed uitoefenen over het aangaan van overeenkomsten en op de inhoud ervan, waardoor hij bepaalde risico's, met inbegrip van het economische risico waaraan hij is blootgesteld, kan beheren. Derhalve rijst de volgende vraag: heeft de vervoerder *daadwerkelijke invloed* over de tijdige uitvoering door een van de partijen en door diens subcontractanten van hun contractuele verplichtingen? [59]

149. Het Hof heeft zich in zijn rechtspraak reeds uitgesproken over het criterium van de daadwerkelijke invloed in verband met feiten van derden die gebeurtenissen vormen – of hebben teweeggebracht – die onder het begrip „buitengewone omstandigheden" kunnen vallen. Uit de rechtspraak vloeit voort dat de vervoerder daadwerkelijke invloed heeft over feiten van derden die zich hebben voorgedaan in samenwerking met die vervoerder of die het gevolg zijn van een beslissing van die vervoerder. [60]

150. Recentelijk heeft het Hof die rechtspraak in zijn arrest Transportes Aéreos Portugueses [61] verder verduidelijkt. Om te beginnen heeft het Hof in punt 42 van dat arrest verklaard dat een passagier is gebonden door een vervoersovereenkomst met de vluchtvaartmaatschappij en erop moet toezien dat hij de goede uitvoering van die overeenkomst niet in gevaar brengt. Vervolgens heeft het Hof in punt 43 in de eerste plaats geoordeeld dat de betrokken luchtvaartmaatschappij

[56] Zie recente arresten van 26 juni 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, punt 20), en 4 april 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punt 26).

[57] Arrest van 17 september 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, punt 43).

[58] Arrest van 17 september 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

[59] Opgemerkt zij dat de overeenkomst van 2016 niet is aangegaan door Irish Ferries, maar door ICG. Niets in de onderhavige prejudiciële verwijzing wijst erop dat, gelet op de banden tussen die entiteiten, ICG invloed had op zaken waarop Irish Ferries geen invloed had.

[60] Zie voetnoot 50.

[61] Arrest van 11 juni 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

die de vlucht uitvoert, over het storende gedrag van een passagier dat aanleiding was voor de omleiding van de betrokken vlucht in beginsel geen controle had aangezien het gedrag en de reacties van een passagier op de verzoeken van de bemanning niet voorspelbaar zijn, en in de tweede plaats dat de gezagvoerder en de bemanning aan boord van een vliegtuig slechts over beperkte middelen beschikken om een dergelijke passagier onder controle te houden. Ik leid daaruit af dat het feit dat de vervoerder de voorwaarden van de overeenkomst met de passagier vaststelt, niet automatisch betekent dat die luchtvaartmaatschappij controle heeft over diens gedrag. Niettemin heeft het Hof met betrekking tot het criterium van de daadwerkelijke invloed ook gepreciseerd dat dient te worden nagegaan of de vervoerder niet ertoe heeft bijgedragen dat de betrokken passagier zich storend is gaan gedragen, dan wel op basis van voortekenen van dergelijk gedrag op dergelijk gedrag had kunnen anticiperen en passende maatregelen had kunnen nemen. [62] Volgens het Hof zou in die omstandigheden het storende gedrag van een passagier door die vervoerder kunnen worden beheerst. [63]

151. Dienaangaande moet ik wijzen op de verklaring van Irish Ferries dat aan het sluiten van de overeenkomst van 2016 een beoordeling van de scheepswerven en een zorgvuldige selectie was voorafgegaan. De NTA stelt die verklaring niet ter discussie. Derhalve is er geen reden om aan te nemen dat Irish Ferries of ICG actief of uit onachtzaamheid tot de te late levering van het vaartuig zou hebben bijgedragen, zoals bedoeld in de uit het arrest Aéreos Portugueses [64] voortvloeiende rechtspraak. Voor het geval het Hof mijn analyse van het eerste criterium voor de vaststelling van „buitengewone omstandigheden" niet deelt en beslist om het tweede criterium te analyseren, geef ik het Hof daarom in overweging te oordelen dat de vervoerder geen invloed kon uitoefenen over de te late levering van het vaartuig. Dientengevolge zou die te late levering aan te merken zijn als „buitengewone omstandigheid" op grond waarvan de vervoerder van zijn aansprakelijkheid kan worden vrijgesteld.

5. Redelijke maatregelen

152. Ook al komt de vertraging in de levering van een schip in aanmerking als „buitengewone omstandigheid", de vervoerder dient nog aan te tonen dat hij, zelfs met alle redelijke maatregelen, namelijk met inzet van alle materiële, financiële en personeelsmiddelen waarover hij beschikt kennelijk niet had kunnen vermijden – behoudens indien hij op het relevante tijdstip onaanvaardbare offers uit het oogpunt van de mogelijkheden van zijn onderneming had gebracht – dat de buitengewone omstandigheden waarmee hij werd geconfronteerd tot annulering of vertraging van de vervoersdienst leidden. [65] Daarbij mag enkel rekening worden gehouden met de maatregelen tot het treffen waarvan de betrokken vervoerder daadwerkelijk gehouden kan zijn, met uitsluiting van de maatregelen die behoren tot de bevoegdheid van derden. [66]

153. Het is inderdaad zo dat het oordeel of de vervoerder in de omstandigheden van de onderhavige zaak redelijke maatregelen ter voorkoming van de betrokken buitengewone omstandigheid ter beschikking stonden, aan de verwijzende rechter dient te worden overgelaten.

62 Zie recent arrest van 11 juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punt 45).

63 Zie recent arrest van 11 juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punt 47).

64 Arrest van 11 juni 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

65 Zie naar analogie arrest van 12 mei 2011, Eglitis en Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punt 25).

66 Zie naar analogie arresten van 4 mei 2017, Pešková en Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punt 44), en 26 juni 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, punt 27).

Teneinde die rechter handvatten aan te reiken en een bruikbaar antwoord op zijn vraag te geven, zou het Hof hem met betrekking tot de kwestie waarover tussen de partijen in het hoofdgeding de meeste controverse bestaat, evenwel verduidelijkingen kunnen verschaffen.[67]

154. De NTA voert in feite aan dat Irish Ferries de redelijke maatregelen die in haar bereik lagen om de annulering van de passagiersdiensten te voorkomen, niet heeft getroffen. Irish Ferries heeft met name boekingen voor passagiersdiensten op het vaartuig aangenomen in een periode waarin zij noch eigenaar van het vaartuig was, noch het vaartuig in haar bezit had, en er niet zeker van kon zijn dat dit wel het geval zou zijn op het tijdstip waarop de passagiersdiensten zouden moeten worden uitgevoerd. Irish Ferries van haar kant betoogt dat wanneer geen boekingen voor vervoersdiensten op een nieuwe route worden aangenomen, dat een onaanvaardbaar offer als bedoeld in de rechtspraak zou inhouden.

155. Het is zeker zo dat kan worden geargumenteerd dat de door Irish Ferries geanticipeerde termijn tussen de levering van het vaartuig en de inbedrijfstelling ervan ontoereikend was om aan te nemen dat die vervoerder geen passendere maatregelen had kunnen treffen om de gebrekkige uitvoering van de vervoersdienst te voorkomen.

156. Dit gezegd zijnde, indien het Hof, in tegenstelling tot hetgeen ik in de onderhavige conclusie suggereer, van oordeel is dat de vertraging in de levering van een schip voor een nieuwe route geen aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken vervoerder inherente gebeurtenis vormt (eerste criterium voor de vaststelling van „buitengewone omstandigheden"), kan mijns inziens niet van die vervoerder worden verwacht om geen boekingen aan te nemen totdat het schip, voorzien van alle benodigde certificaten, hem door de scheepswerf ter beschikking wordt gesteld. Wanneer het feit dat geen boekingen worden aangenomen tot op het – niet te voorspellen – moment dat die vertraging is verholpen, laat staan zonder enige tijdsbeperking, als een „redelijke maatregel" zou worden beschouwd, zou dit immers haaks staan op de overweging dat die vertraging niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten, en dus onder het begrip „buitengewone omstandigheid" kan vallen.

157. Onverminderd de voorgaande opmerkingen met betrekking tot het tweede criterium voor de vaststelling van „buitengewone omstandigheden", blijf ik bij het standpunt dat ik in punt 143 van de onderhavige conclusie heb ingenomen. Aangezien volgens dat standpunt in casu niet is voldaan aan het eerste criterium voor de vaststelling van „buitengewone omstandigheden", behoeft het tweede criterium niet te worden onderzocht en evenmin de vraag of de vervoerder „redelijke maatregelen" heeft getroffen.

F. Uitlegging van artikel 24 van verordening nr. 1177/2010

158. Met zijn zevende vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of een verzoek om schadevergoeding krachtens artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 kan worden gelijkgesteld met een klacht als bedoeld in artikel 24 van die verordening, zodat een passagier zijn verzoek om schadevergoeding binnen twee maanden vanaf de datum waarop de vervoersdienst is

[67] Daardoor zou het antwoord van het Hof op de vraag betreffende de „redelijke maatregelen" een meer abstracte draagwijdte krijgen en bruikbaar worden voor alle nationale rechters van de Unie, waarbij het aan de verwijzende rechter in de onderhavige zaak wordt overgelaten om te beoordelen of de vervoerder in de concrete omstandigheden redelijke maatregelen in de zin van artikel 20, lid 4, van verordening nr. 1177/2010 ter beschikking stonden. Zie in die zin Šváby, D., „La responsabilité en matière de transport aérien de passagers à l'intersection de trois systèmes juridiques", in Petrlík, D., Bobek, M., en Passer, J.M. (eds.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, Bruylant, Brussel, 2020, blz. 491.

uitgevoerd of had moeten worden uitgevoerd, bij de vervoerder moet indienen opdat de nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van die verordening de niet-betaling van die schadevergoeding zou kunnen sanctioneren.

159. Hoewel de verwijzende rechter niet aangeeft hoeveel passagiers op grond van artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 verzoeken om schadevergoeding hebben ingediend, noch wanneer zij dit hebben gedaan, lijkt de zevende vraag voort te komen uit het argument van Irish Ferries dat de NTA de gevolgen van het besluit en de kennisgevingen niet heeft beperkt tot de passagiers die overeenkomstig artikel 24 van die verordening een klacht hadden ingediend. Derhalve kan niet worden aangenomen dat duidelijk blijkt dat die vraag geen verband houdt met de realiteit of het voorwerp van het hoofdgeding.

160. Meteen dient erop te worden gewezen dat in artikel 24, lid 2, van verordening nr. 1177/2010 niet alleen de termijn voor de indiening van een klacht wordt vastgesteld, maar eveneens de termijnen waarbinnen de vervoerder de klacht moet behandelen en deze moet bevestigen of verwerpen. Evenzo voorziet artikel 19 van die verordening in een specifieke termijn voor de behandeling van verzoeken om schadevergoeding die krachtens die bepaling zijn ingediend. Overeenkomstig artikel 19, lid 5, van die verordening is de vervoerder immers verplicht de aan de passagier verschuldigde schadevergoeding te betalen binnen een maand na de indiening van het verzoek om schadevergoeding. In die omstandigheden kan in beginsel zeker worden geargumenteerd dat die bepaling een lex specialis vormt ten aanzien van artikel 24, lid 2, van verordening nr. 1177/2010 aangezien beide bepalingen zien op de termijnen voor de behandeling van verzoeken om schadevergoeding, en dat zij de in artikel 24, lid 2, van die verordening opgenomen termijn voor de indiening van een klacht onverlet laat.

161. Bovendien zijn vervoerders op grond van artikel 24, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 verplicht een klachtenbehandelingsmechanisme op te zetten voor de onder die verordening vallende rechten en verplichtingen. Die bepaling zou de indruk kunnen wekken dat het begrip „klacht" ziet op alle onder verordening nr. 1177/2010 vallende rechten en verplichtingen, met inbegrip van het in artikel 19 van die verordening opgenomen recht op schadevergoeding.

162. Toch ben ik van mening dat binnen het stelsel van verordening nr. 1177/2010 een verzoek om schadevergoeding niet met een klacht kan worden gelijkgesteld.

163. In de eerste plaats wordt in artikel 19, lid 5, van verordening nr. 1177/2010 voor de omschrijving van de gebeurtenis die de termijn voor de vervoerder doet ingaan, immers niet verwezen naar het moment waarop de klacht is ontvangen, maar wel naar het moment waarop het verzoek om schadevergoeding is ingediend.

164. In de tweede plaats en anders dan artikel 24, lid 2, van verordening nr. 1177/2010 bepaalt artikel 19, lid 5, van die verordening niet dat de vervoerder het verzoek om schadevergoeding behandelt en het kan bevestigen of verwerpen. Volgens die laatste bepaling wordt „[d]e vergoeding [...] betaald binnen een maand na de indiening van het verzoek om schadevergoeding". Dat verschil in de wijze waarop, enerzijds, klachten en, anderzijds, verzoeken om schadevergoeding worden behandeld, sluit helemaal aan bij de aard van die verzoeken. Overeenkomstig artikel 19, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 doet de vertraging bij aankomst immers ten gunste van de passagier een geldvordering ontstaan waarvoor laatstgenoemde een betalingsverzoek kan indienen bij de vervoerder, die in zijn hoedanigheid van schuldenaar aan dat verzoek dient te voldoen.

165. In de derde plaats kan elke passagier volgens artikel 25, lid 3, van verordening nr. 1177/2010 bij de nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van die verordening, een klacht indienen over vermeende inbreuken op die verordening.[68] In die bepaling is eveneens opgenomen dat een lidstaat kan besluiten dat de passagier zijn klacht in eerste instantie moet indienen bij de vervoerder, of dat de nationale instantie optreedt als beroepsinstantie voor die klacht. Ik leid daaruit af dat de vervoerders en nationale instanties verantwoordelijk zijn voor de behandeling van klachten met hetzelfde onderwerp of voor de behandeling van dezelfde klachten.

166. In dat verband wordt in overweging 24 van verordening nr. 1177/2010 verduidelijkt dat de aanwijzing van de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van die verordening, geen afbreuk doet aan het recht van passagiers om overeenkomstig het nationale recht verhaal te halen bij een rechtbank. De passagier kan zich dus bij de nationale rechter op zijn schuldvordering krachtens artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 beroepen. In een dergelijke gerechtelijke procedure geldt de termijn van twee maanden niet. De in overweging 24 van die verordening opgenomen verwijzing naar het nationale recht bevestigt die uitlegging. Zou worden aangenomen dat de termijn van twee maanden geldt in de niet-gerechtelijke context, dan zou dat immers betekenen dat de passagier wordt verplicht de gerechtelijke procedure te doorlopen, zonder dat de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van verordening nr. 1177/2010 de weigering tot vergoeding van die passagier wegens het verstrijken van die termijn kunnen sanctioneren.

167. Derhalve dient artikel 24, lid 2, van verordening nr. 1177/2010 aldus te worden uitgelegd dat voor het opleggen aan de vervoerder van een sanctie wegens niet-betaling van de schadevergoeding die op grond van artikel 19 van die verordening aan de passagier is verschuldigd, niet als voorwaarde geldt dat de passagier het verzoek om schadevergoeding bij de vervoerder heeft ingediend binnen een termijn van twee maanden vanaf de datum waarop de dienst is uitgevoerd of had moeten worden uitgevoerd.

G. Uitlegging van artikel 25 van verordening nr. 1177/2010

168. Met zijn achtste vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen of de bevoegdheid van de nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van verordening nr. 1177/2010, welke bevoegdheid door een lidstaat overeenkomstig artikel 25, lid 1, van die verordening is vastgesteld, beperkt is tot vervoersdiensten vanuit de havens op het grondgebied van die lidstaat, dan wel ook retourdiensten vanuit een andere lidstaat naar die havens omvat.

169. De bewoordingen van artikel 25 van verordening nr. 1177/2010 kunnen de indruk wekken dat die vraag ontkennend moet worden beantwoord. Volgens die bepaling is de door een lidstaat aangewezen nationale instantie immers verantwoordelijk voor de handhaving van die verordening met betrekking tot passagiersdiensten vanuit de havens op het grondgebied van die lidstaat en met betrekking tot passagiersdiensten vanuit een derde land naar die havens.

170. De verwijzende rechter lijkt zich terdege bewust te zijn van de gevolgen van een letterlijke uitlegging van die bepaling. Uit de formulering van de achtste vraag blijkt dat die rechter wenst te vernemen of de omstandigheid dat een nationale instantie zijn bevoegdheid uitoefent ten aanzien van passagiersdiensten waarbij het vervoer een heen- en terugreis, van Ierland naar Frankrijk, omvatte, kan meebrengen dat die bepaling anders moet worden uitgelegd.

[68] Opgemerkt zij dat ter illustratie van een klacht in overweging 23 van verordening nr. 1177/2010 wordt verwezen naar het leveren van bijstand in een haven of aan boord.

171. In die context heeft Irish Ferries ter terechtzitting aangegeven dat voor bepaalde passagiers het vervoer geen heen- en terugreis vanuit een haven op Iers grondgebied omvatte. Volgens Irish Ferries zijn meer dan de helft van de overtochten begonnen in Frankrijk. In de achtste vraag wordt evenwel uitdrukkelijk verwezen naar een retourvaart („a return sailing") en dus moet die vraag worden onderzocht vanuit die invalshoek.

1. Artikel 25, leden 1 en 3, van verordening nr. 1177/2010

172. Allereerst dient te worden gekeken naar het betoog van de NTA inzake artikel 25, lid 3, van verordening nr. 1177/2010, op grond waarvan elke passagier een klacht kan indienen bij de krachtens artikel 25, lid 1, van die verordening aangewezen bevoegde instantie of bij enige andere door een lidstaat aangewezen bevoegde instantie. De verwijzing naar „enige andere door een lidstaat aangewezen bevoegde instantie" wordt door de NTA aldus uitgelegd dat een passagier zijn klacht over het vervoer in het kader van een heen- en terugreis kan indienen bij de instanties van de twee lidstaten op het grondgebied waarvan de bij dat vervoer betrokken havens zijn gelegen.

173. De door de NTA naar voren gebrachte uitlegging van artikel 25 van verordening nr. 1177/2010 volgens welke de passagier kan kiezen bij welke instantie hij zijn klacht indient, overtuigt mij evenwel niet. Die uitlegging zou immers de erkenning inhouden van de alternatieve bevoegdheid van de nationale instanties van de twee lidstaten in het kader waarvan deze zouden zorgen voor de handhaving van die verordening met betrekking tot dezelfde passagiersdiensten.

174. De achtste vraag betreft immers niet alleen de kwestie in welke lidstaat een passagier zijn klacht kan indienen, maar ziet meer algemeen op de bevoegdheid van de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van verordening nr. 1177/2010 en overeenkomstig artikel 25, lid 1, van die verordening door de lidstaten zijn aangewezen.

175. Dienaangaande heeft een door een lidstaat aangewezen nationale instantie tot taak om algemeen toezicht uit te oefenen op de handhaving van verordening nr. 1177/2010 met betrekking tot passagiersdiensten vanuit havens op het grondgebied van die lidstaat en met betrekking tot passagiersdiensten vanuit een derde land naar die havens. Zoals blijkt uit die bepaling, treft een dergelijke instantie daarbij de nodige maatregelen om de handhaving van die verordening te verzekeren.

176. Overeenkomstig artikel 28 van verordening nr. 1177/2010 stellen de lidstaten op hun beurt regels vast met betrekking tot de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op de bepalingen van deze verordening en nemen zij alle nodige maatregelen om te verzekeren dat deze worden toegepast. Naar Iers recht wordt de niet-nakoming van de door de NTA gedane kennisgevingen met betrekking tot dergelijke inbreuken, gesanctioneerd met geldboeten. De bevoegdheid om dergelijke kennisgevingen te doen, dient evenwel te worden uitgeoefend door een nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van die verordening, zoals de NTA, binnen de grenzen van artikel 25, lid 1, van die verordening.

177. Derhalve kan niet worden aangenomen dat om het even welke nationale instantie bevoegd is om algemeen toezicht uit te oefenen op de betrokken passagiersdiensten, daar die bevoegdheid inhoudt dat sancties worden opgelegd voor inbreuken op verordening nr. 1177/2010 die binnen het territoriale toepassingsgebied van die bevoegdheid vallen.

178. Wat nu het onderzoek van artikel 25, lid 3, van verordening nr. 1177/2010 betreft, dient te worden opgemerkt dat die bepaling slechts ziet op de behandeling van klachten. Voorts kunnen klachten volgens die bepaling worden ingediend bij de *krachtens artikel 25, lid 1, van die verordening aangewezen bevoegde instantie* of bij *enige andere door een lidstaat aangewezen bevoegde instantie*. Daaruit leid ik af dat de nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van die verordening, niet noodzakelijk de enige instantie is die bevoegd is om kennis te nemen van klachten. Een lidstaat kan daarvoor een andere bevoegde instantie oprichten. De bevoegdheid om klachten van zeepassagiers te behandelen kan dus losstaan van de bevoegdheid in het kader waarvan het algemene toezicht wordt uitgeoefend. [69]

179. De NTA gaat verder dan die lezing van artikel 25, lid 3, van verordening nr. 1177/2010 en voert aan dat de verwijzing naar een *door een lidstaat* aangewezen bevoegde instantie inhoudt dat de passagier zich eveneens kan wenden tot bevoegde instanties van een andere lidstaat dan de lidstaat op het grondgebied waarvan de haven van inscheping is gelegen.

180. Wat dat betreft, is artikel 25, lid 3, van verordening nr. 1177/2010 tijdens de voorbereidende werkzaamheden op verschillende wijzen opgevat. Het Parlement en de Raad hebben die bepaling immers aldus opgevat dat zij ziet op *meerdere instanties die zijn opgericht door dezelfde lidstaat* [70], te weten de lidstaat op het grondgebied waarvan de haven van inscheping is gelegen.

181. De Commissie lijkt die bepaling aldus op te vatten dat de passagier kan beslissen om zich te wenden tot de door een andere lidstaat aangewezen nationale instantie die voor de handhaving van verordening nr. 1177/2010 verantwoordelijk is [71], *zonder dat zij evenwel aangeeft dat die nationale instantie bevoegd is* in die zin van artikel 25, lid 3, van die verordening. In de context van de analoge bepalingen van verordening nr. 261/2004 wijst de Commissie er uitdrukkelijk op dat in een dergelijk geval *de instantie tot wie de vliegtuigpassagier zich wendt, niet geldt als de*

[69] Het is juist dat het Hof in het arrest van 17 maart 2016, Ruijssenaars e.a. (C-145/15 en C-146/15, EU:C:2016:187, punt 30), aangaande analoge bepalingen op het gebied van luchtvervoer, van oordeel was dat de in artikel 16, lid 2, van verordening nr. 261/2004 bedoelde bevoegdheid om klachten te behandelen voortvloeit uit de in artikel 16, lid 1, van die verordening aan genoemde instantie toebedeelde taak om algemeen toezicht uit te oefenen. Dat arrest betrof echter ten eerste een nationale instantie die verantwoordelijk was voor de handhaving van verordening nr. 261/2004. Het ging dus niet om een „andere door een lidstaat aangewezen bevoegde instantie". Ten tweede zijn in artikel 25, lid 3, van verordening nr. 1177/2010 niet precies dezelfde bewoordingen terug te vinden als in artikel 16, lid 2, van verordening nr. 261/2004.

[70] Zie de toelichting bij amendement nr. 68 van het verslag over het voorstel voor een verordening [COM(2008) 816, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)] en het Gemeenschappelijk standpunt door de Raad goedgekeurd met het oog op de aanneming van een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004, 14849/09 ADD 1, blz. 9.

[71] Zie document van de Commissie met als titel „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, volgens hetwelk „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" („de bevoegde [nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van de verordening; hierna: ‚NHI'], is de NHI van het Unieland van vertrek, behalve wanneer de dienst vertrekt uit een derde land. In dat geval is de NHI van het Unieland van aankomst bevoegd. Het staat passagiers evenwel vrij om de NHI van hun keuze te contacteren").

bevoegde instantie en dat de klacht moet worden doorgegeven aan een door een andere lidstaat aangewezen bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van de verordening.[72]

182. In die omstandigheden ben ik van mening dat een passagier de klacht over het vervoer in het kader van een heen- en terugreis weliswaar kan indienen bij de instanties van een van de twee lidstaten op het grondgebied waarvan de bij dat vervoer betrokken havens zijn gelegen, maar dat houdt evenwel niet in dat al die instanties bevoegd zijn om het in artikel 25, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 bedoelde algemene toezicht uit te oefenen op de passagiersdiensten waarnaar in de klacht wordt verwezen.

2. Begrip „passagiersdienst" in het kader van een heen- en terugreis

183. Op grond van een redenering die vertrekt vanuit een specifieke lezing van de in artikel 25, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 gehanteerde begrippen zouden de gevolgen van de letterlijke uitlegging van die bepaling ter discussie kunnen worden gesteld.

184. Zou in het kader van artikel 25, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 worden aangenomen dat het begrip „passagiersdienst" in het geval van vervoer in het kader van een heen- en terugreis een heenvaart en een retourvaart omvat, dan zou dat immers de erkenning inhouden dat de nationale instanties van de lidstaat op het grondgebied waarvan de havens van inscheping voor die eerste overtocht zijn gelegen, bevoegd zijn.

185. Irish Ferries zinspeelt op die redenering door erop te wijzen dat het Hof in de context van verordening nr. 261/2004 van oordeel was dat het begrip „vlucht" in de zin van die verordening in wezen bestaat in een luchtvervoerhandeling, en dus in zekere zin een „onderdeel" van dat vervoer vormt.[73] Ter terechtzitting heeft de NTA zich schijnbaar daarbij aangesloten door met betrekking tot verordening nr. 1177/2010 aan te voeren dat wanneer het gaat om een heen- en terugreis, de dienst waarvoor is geboekt, uit twee delen bestaat.

186. Hoewel artikel 3, onder f), van verordening nr. 1177/2010 een definitie van het begrip „passagiersdienst" bevat, kan uit die definitie niet worden afgeleid of vervoer dat een heen- en terugreis omvat één enkele dienst uitmaakt. Daarvoor zijn echter wel aanwijzingen te vinden in andere bepalingen van die verordening.

187. Zo wordt in artikel 19, lid 4, van verordening nr. 1177/2010 de methode vastgesteld voor de berekening van de voor vertraging bij aankomst aan de passagier verschuldigde schadevergoeding *indien het gaat om een heen- en terugreis*, en staat in de Franse taalversie van die bepaling te lezen dat de schadevergoeding voor vertraging bij aankomst tijdens de heen- of terugreis wordt

[72] Volgens artikel 16, lid 2, van verordening nr. 261/2004 „kan een passagier een klacht indienen bij *elke overeenkomstig lid 1 aangewezen instantie of iedere andere door een lidstaat aangewezen bevoegde instantie* over een vermeende overtreding van deze verordening op een op het grondgebied *van een lidstaat* gelegen luchthaven of betreffende een vlucht vanuit een derde land naar een op dat grondgebied gelegen luchthaven" (cursivering van mij). In een informatiedocument betreffende de behandeling van klachten in het kader van verordening nr. 261/2004 (NEB – NEB Complaint Handling Procedure under Regulation (EC) nr. 261/2004, 2019, versie van februari 2019, punt 2, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/neb-neb_complaint_handling_procedures.pdf), stelt de Commissie vast dat „[e]en instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van de verordening [...] bevoegd [is] voor klachten die te maken hebben met vertragingen of annuleringen van vluchten die vertrekken vanop zijn grondgebied (lidstaat van vertrek)". In dat document wordt net als in het oorspronkelijke voorstel van de Commissie, waarop verordening nr. 261/2004 is gebaseerd [zie artikel 18 van het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91, COM(2001) 784 def. – (COD 2001/0305)], bovendien uitdrukkelijk melding gemaakt van de doorgifte van klachten tussen instanties die door verschillende lidstaten zijn opgericht. Hieruit volgt dat de instantie van een andere lidstaat niet *bevoegd* is in de zin van artikel 16, lid 2, van die verordening.

[73] Arrest van 10 juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punt 40).

berekend op basis van de helft van de prijs die voor vervoer door *de passagiersdienst* is betaald. In andere taalversies wordt evenwel aangegeven dat die schadevergoeding wordt berekend op basis van de helft van de prijs die voor vervoer door *die passagiersdienst*[74] is betaald, dan wel op basis van de helft van de prijs die voor *die passagiersdienst* is betaald[75]. In die taalversies lijkt het gebruik van een aanwijzend voornaamwoord in de uitdrukking „die dienst" te verwijzen naar artikel 19, lid 3, van die verordening, dat betrekking heeft op *de vertraagde passagiersdienst*.

188. Op het eerste gezicht kan uit artikel 19, lid 4, van verordening nr. 1177/2010 de conclusie worden getrokken dat het vervoer dat een heen- en terugreis omvat wordt uitgevoerd door middel van één enkele passagiersdienst.

189. Evenwel dient er in de eerste plaats op te worden gewezen dat van een verband tussen een dergelijk vervoer en een dergelijke dienst in die bepaling slechts sprake is voor het geval dat een van de twee overtochten is vertraagd.

190. In de tweede plaats komt het begrip „vervoer", behalve in artikel 19, lid 1, van verordening nr. 1177/2010, niet voor in andere bepalingen van die verordening. Indien het begrip „geregelde dienst" een equivalent vormt van het begrip „passagiersdienst", kan de vraag rijzen waarom de wetgever het begrip „geregelde dienst" niet heeft gebruikt in de formulering van artikel 19, lid 4, van die verordening.

191. In de derde plaats wordt in artikel 18, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 bepaald dat passagiers in de in die bepaling genoemde gevallen onmiddellijk de keuze wordt geboden tussen „vervoer langs een andere route naar *de eindbestemming* […], zoals bedoeld in de vervoersovereenkomst" en „terugbetaling van de prijs van het vervoerbewijs en, eventueel, een gratis terugreis naar *het eerste vertrekpunt*, zoals bedoeld in de vervoersovereenkomst, bij de eerste gelegenheid".[76] Zou in geval van vervoer dat een heen- en terugreis omvat ervan uit worden gegaan dat het gaat om één enkele passagiersdienst, dan zou dit dus erop neerkomen dat wordt aangenomen dat de eindbestemming van die dienst overeenkomt met het eerste vertrekpunt ervan.[77]

192. Derhalve kan niet worden aangenomen dat er in geval van vervoer dat een heen- en terugreis omvat sprake is van één enkele passagiersdienst.

193. Thans dient te worden vastgesteld of de omstandigheid dat de algemene toezichtsbevoegdheid wordt uitgeoefend ten aanzien van passagiersdiensten waarbij het vervoer een heen- en terugreis omvat, de gevolgen van een letterlijke uitlegging van artikel 25, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 enigermate kan opvangen, zonder gebruik te maken van de genuanceerde lezing van het begrip „passagiersdienst".

[74] Zie de Engelse („[…] shall be calculated in relation to half of the price paid for *the transport by that passenger service*") en de Spaanse („[…] se calculará en relación con el 50 % del precio abonado por *el transporte en dicho servicio de pasaje*") taalversie.

[75] Zie de Duitse („wird […] auf der Grundlage des halben Fahrpreises für *diesen Personenverkehrsdienst* berechnet") en de Poolse („[…] obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za *tę usługę przewozu pasażerskiego*") taalversie.

[76] Cursivering van mij.

[77] Zie naar analogie arrest van 10 juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punt 34).

3. Nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van verordening nr. 1177/2010 in het kader van vervoer dat een heen- en terugreis omvat

194. Teneinde de hiernavolgende overwegingen in hun juiste context te plaatsen, wens ik in herinnering te brengen dat de bevoegdheid van een door een lidstaat opgerichte instantie zich volgens de traditionele publiekrechtelijke of zelfs volkenrechtelijke logica in beginsel moet beperken tot het grondgebied van die lidstaat, of preciezer gezegd, tot situaties die een voldoende nauwe band vertonen met die lidstaat en/of met het grondgebied van die lidstaat.

195. Voorts, zoals ik reeds heb aangegeven, bepaalt artikel 25, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 uitdrukkelijk dat de bevoegdheid van een nationale instantie zich tevens uitstrekt tot het toezicht op vervoersdiensten van derde landen naar een van de lidstaten. De Uniewetgever ontneemt passagiers dus niet de mogelijkheid om zich tot een door een van de lidstaten aangewezen nationale instantie te wenden indien de vervoersdienst niet wordt uitgevoerd vanuit in de Unie gelegen havens.

196. Artikel 25 van verordening nr. 1177/2010 dient namelijk te worden gelezen in samenhang met artikel 2 ervan, dat het toepassingsgebied van die verordening vaststelt. Verordening nr. 1177/2010 is volgens artikel 2, lid 1, onder b), ervan van toepassing op passagiers die reizen met een passagiersdienst van een derde land naar een van de lidstaten, mits de dienst wordt geëxploiteerd door een vervoerder die gevestigd is op het grondgebied van een lidstaat of vervoer aanbiedt per passagiersdienst naar of vanaf het grondgebied van een lidstaat.

197. Hieruit volgt ten eerste dat de band tussen de lidstaat waar een haven van ontscheping is gelegen, en de passagiersdiensten vanuit een derde land in beginsel voldoende nauw is om de bevoegdheid voor het toezicht op die diensten toe te kennen aan de door die lidstaat aangewezen nationale instantie.

198. Ten tweede komt de omvang van de bevoegdheid van de nationale instanties die de lidstaten voor de handhaving van verordening nr. 1177/2010 hebben aangewezen, in beginsel overeen met de territoriale omvang van de door die verordening aan passagiers geboden bescherming. Die instanties moeten hun bevoegdheid kunnen uitoefenen in alle situaties waarin de door die verordening erkende passagiersrechten potentieel kunnen zijn geschonden[78] en de bevoegdheidsverdeling tussen hen is slechts van ondergeschikt belang in vergelijking met de zorg om die overeenstemming te waarborgen. Voor het antwoord op de achtste vraag dient thans te worden nagegaan op welke wijze die verdeling binnen de Unie plaatsvindt.

199. Dienaangaande ben ik van mening dat de bevoegdheidsverdeling tussen de lidstaten, gelet op het tussen hen bestaande wederzijdse vertrouwen op grond waarvan een ruimte zonder binnengrenzen tot stand kan worden gebracht en behouden, niet noodzakelijk dient plaats te vinden volgens de traditionele publiekrechtelijke of volkenrechtelijke beginselen. Binnen het stelsel van verordening nr. 1177/2010 lijkt die bevoegdheidsverdeling evenwel nog steeds te berusten op de nauwe band tussen de lidstaat op het grondgebied waarvan de haven van inscheping of ontscheping is gelegen en de betrokken passagiersdienst.

[78] Zie in die zin met betrekking tot het Uniemerk, Szpunar, M., „Territoriality of Union Law in the Era of Globalisation", in Petrlík, D., Bobek, M., en Passer, J.M. (eds.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, op. cit., blz. 155.

200. Wanneer de vervoerder het vervoer in het kader van een heen- en terugreis bestaande uit twee onderscheiden overtochten dient te verzekeren en dat vervoer in zijn geheel wordt geannuleerd, lijkt de band tussen de retourvaart en het grondgebied van de lidstaat waar de haven van inscheping voor die overtocht is gelegen, niet relevanter te zijn dan die tussen die overtocht en het grondgebied van de lidstaat waar de haven van ontscheping voor die overtocht is gelegen. Die laatste haven is in beginsel tevens de haven van inscheping voor de heenvaart. Net als de Commissie ben ik namelijk van mening dat in dat geval de nationale instantie van de lidstaat waar die laatste haven is gelegen, in beginsel het best geplaatst is om storingen te beoordelen en toezicht uit te oefenen op de bijstand aan passagiers voor die twee in hun geheel geannuleerde overtochten.

201. De algemene toezichtsbevoegdheid van die nationale instantie omvat mijns inziens dus de bevoegdheid om te waken over de eerbiediging van de rechten van elke passagier wiens haven van inscheping voor de heenvaart op het grondgebied van de lidstaat van die instantie is gelegen, en dit ook voor de retourvaart. Wanneer het in zijn geheel geannuleerde vervoer een heen- en terugreis betreft, dient de omvang van de bevoegdheid van de nationale instanties te worden bepaald vanuit het oogpunt van de passagier, ondanks dat artikel 25, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 niet verwijst naar instanties die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van die verordening met betrekking tot *passagiers* maar naar die voor de handhaving van die verordening met betrekking tot *passagiersdiensten*. Die bevoegdheid heeft immers tot doel de naleving te garanderen van verordening nr. 1177/2010, die voornamelijk gericht is op passagiersrechten.

202. Zoals de Commissie opmerkt, sluit die uitlegging bovendien aan bij de doelstelling om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen aangezien op die manier kan worden voorkomen dat meerdere procedures moeten worden ingeleid ondanks dat aan de annulering van die twee overtochten dezelfde omstandigheid ten grondslag ligt.

203. In het licht van al die argumenten geef ik het Hof in overweging te oordelen dat artikel 25, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 aldus dient te worden uitgelegd dat een door een lidstaat aangewezen nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van die verordening, bevoegd is voor vervoersdiensten vanuit de havens op het grondgebied van die lidstaat en, wanneer het gaat om vervoer in het kader van een heen- en terugreis dat in zijn geheel is geannuleerd, voor de retourdiensten vanuit een andere lidstaat naar de havens die op het grondgebied van die eerste lidstaat zijn gelegen.

H. Geldigheid van het besluit en de kennisgevingen

204. De negende vraag bestaat uit twee deelvragen. Met de eerste deelvraag verzoekt de verwijzende rechter het Hof om te verduidelijken „welke beginselen en regels van het Unierecht [...] de verwijzende rechter [moet] toepassen bij de beoordeling van de geldigheid van het besluit en/of de kennisgevingen van de nationale handhavingsinstantie in het licht van de artikelen 16, 17, 20 en/of 47 van het Handvest en/of de beginselen van evenredigheid, rechtszekerheid en gelijke behandeling”. Met zijn tweede deelvraag verzoekt die rechter het Hof vast te stellen of „de door de nationale rechter uit te voeren onredelijkheidstoets [moet] uitgaan van het criterium van een kennelijke fout”.

205. Die twee deelvragen lijken voort te komen uit door Irish Ferries bij de verwijzende rechter aangevoerde argumenten die door de NTA worden betwist. Zelfs gelezen in het licht van die argumenten blijft de eerste deelvraag echter bijzonder ruim en dubbelzinnig geformuleerd.

206. Enerzijds zijn, zoals de Commissie opmerkt, het besluit en de kennisgevingen waarnaar in die deelvraag wordt verwezen, gebaseerd op een bepaalde uitlegging door de NTA van de inhoudelijke bepalingen van verordening nr. 1177/2010. Die uitlegging vormt in wezen de achtergrond van de eerste acht vragen van de verwijzende rechter. Bij die uitlegging dient ook acht te worden geslagen op de bepalingen van het Handvest en de algemene Unierechtelijke beginselen. Voorts voert Irish Ferries in haar opmerkingen met betrekking tot de tiende vraag aan dat mocht de NTA verordening nr. 1177/2010 juist hebben uitgelegd en toegepast, die verordening – en niet haar besluit of kennisgevingen – ongeldig zou zijn.

207. Anderzijds, gesteld dat de vraag aan de orde is of een nationale rechter bij de beoordeling van de geldigheid van de door nationale instanties vastgestelde en binnen de werkingssfeer van het Unierecht vallende handelingen de bepalingen van het Handvest of de algemene Unierechtelijke beginselen, met inbegrip van die welke uitdrukkelijk in de eerste deelvraag zijn genoemd dient toe te passen, kan het antwoord alleen maar bevestigend zijn.

208. Bij gebreke van uiteenzetting van de precieze redenen die de verwijzende rechter ertoe hebben gebracht om zich over de uitlegging van het Unierecht vragen te stellen, maakt de formulering van de eerste deelvraag dus enkel een algemeen, haast abstract antwoord mogelijk. In die omstandigheden dient te worden aangenomen dat het verzoek om een prejudiciële beslissing, voor zover het ziet op de eerste deelvraag, niet voldoet aan de vereisten van artikel 94 van het Reglement voor de procesvoering van het Hof en het Hof niet in staat stelt de verwijzende rechter een voor de beslechting van het hoofdgeding bruikbaar antwoord te geven, waardoor het niet-ontvankelijk is.[79] Die overweging vindt steun in de door de partijen bij het Hof ingediende opmerkingen, die alleen maar algemene verklaringen bevatten.[80]

209. Die overweging geldt eveneens voor de tweede deelvraag. De uiteenzetting van de argumenten van de partijen in het hoofdgeding beperkt zich tot twee volzinnen volgens welke Irish Ferries van mening is dat het besluit en de kennisgevingen berusten op een kennelijke fout, terwijl de NTA betwist dat er sprake is van een dergelijke fout. Voorts legt de verwijzende rechter niet uit wat wordt verstaan onder „de onredelijkheidstoets" die hij volgens het Ierse recht klaarblijkelijk dient toe te passen bij zijn beoordeling van de geldigheid van het besluit en de kennisgevingen van de NTA.

210. In die omstandigheden is mijns inziens ook de tweede deelvraag niet-ontvankelijk en dient de negende vraag derhalve in haar geheel niet-ontvankelijk te worden verklaard.

I. Geldigheid van de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010

211. Met zijn tiende vraag verzoekt de verwijzende rechter het Hof om de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 te toetsen aan de beginselen van gelijke behandeling, evenredigheid en rechtszekerheid, en aan de artikelen 16, 17 en 20 van het Handvest.

212. Ofschoon die vraag in algemene zin naar verordening nr. 1177/2010 verwijst, blijkt uit de motivering van het verzoek om een prejudiciële beslissing evenwel dat die vraag uitdrukking geeft aan het betoog van Irish Ferries dat die verordening in de artikelen 18 en 19 voorziet in bezwarende verplichtingen voor de zeevervoerders, wat in strijd is met de beginselen en

[79] Zie in die zin beschikking van 19 december 2019, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (C-140/19, C-141/19 en C-492/19–C-494/19, niet gepubliceerd, EU:C:2019:1103, punten 49 en 50).

[80] Zie naar analogie beschikking van 19 maart 2020, Boé Aquitaine (C-838/19, niet gepubliceerd, EU:C:2020:215, punt 26).

bepalingen van het Handvest. In het verlengde daarvan verwijst Irish Ferries in haar schriftelijke opmerkingen met name naar de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 en geeft zij aan dat de vervoerder op grond van die bepalingen aansprakelijk kan worden gesteld.

1. Beginsel van gelijke behandeling en artikel 20 van het Handvest

213. Meteen dient erop te worden gewezen dat ik de verenigbaarheid van de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 met het in artikel 20 van het Handvest verankerde beginsel van gelijke behandeling heb onderzocht in het kader van de eerste vraag. Irish Ferries voert in het kader van de discussie over die vraag namelijk een argument aan dat is ontleend aan een parallellisme tussen de verordeningen die zien op de verschillende vervoerswijzen. Derhalve kan ermee worden volstaan in herinnering te brengen dat volgens vaste rechtspraak de situatie van in andere vervoerssectoren actieve ondernemingen niet vergelijkbaar is. [81]

214. Gelet op de overwegingen in het kader van de eerste vraag geef ik het Hof derhalve in overweging te oordelen dat de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 niet ongeldig zijn wegens schending van het beginsel van gelijke behandeling en van artikel 20 van het Handvest.

2. Evenredigheidsbeginsel

215. De vraag of de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 gelet op het evenredigheidsbeginsel geldig zijn, dient ook te worden onderzocht tegen de achtergrond van het betoog van Irish Ferries dat het onevenredig zou zijn om een verplichting tot schadevergoeding op te leggen wanneer de vervoerder de passagiers een aantal weken of maanden vóór de datum van de dienst informeert over de annulering ervan.

216. Voorts beperkt Irish Ferries zich in haar schriftelijke opmerkingen tot de verklaring dat aangezien verordening nr. 1177/2010 beoogt voor passagiersvervoer over zee een niveau van bescherming te waarborgen dat vergelijkbaar is met dat voor andere vervoerswijzen, het onevenredig zou zijn om zeevervoer minder gunstig te behandelen dan andere vervoerswijzen, zoals luchtvervoer en spoorvervoer.

217. In dat kader dient er in de eerste plaats op te worden gewezen dat anders dan Irish Ferries lijkt aan te voeren, vervoerdersaansprakelijkheid uit hoofde van de in de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 opgenomen verplichtingen helemaal niet onbeperkt, of zelfs onredelijk is. In artikel 20 van die verordening, met als opschrift „Ontheffingen", worden immers reeds de situaties vastgesteld waarin die bepalingen niet gelden. [82] In die omstandigheden kunnen de zekere financiële gevolgen voor de zeevervoerders, gelet op de doelstelling om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen, niet worden geacht buitensporig te zijn.

218. Wat het argument van Irish Ferries betreft dat het onevenredig zou zijn om zeevervoer minder gunstig te behandelen dan de andere vervoerswijzen, volstaat in de tweede plaats de opmerking dat met dit argument in wezen de verenigbaarheid van verordening nr. 1177/2010 met het beginsel van gelijke behandeling ter discussie wordt gesteld, welk punt ik reeds heb

[81] Zie punt 67 van de onderhavige conclusie.

[82] Zie punt 64 van de onderhavige conclusie.

onderzocht.[83] Ten overvloede wijs ik erop dat het Hof reeds heeft geoordeeld dat bepalingen van verordening nr. 261/2004 die voorzien in een verplichting tot verzorging van passagiers in geval van annulering van een vlucht wegens „buitengewone omstandigheden" de toets aan het evenredigheidsbeginsel doorstaan, zelfs als het gaat om een verplichting zonder beperking in de tijd of met aanzienlijke financiële gevolgen.[84]

219. Derhalve kunnen de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 mijns inziens niet worden geacht ongeldig te zijn wegens een vermeende schending van het evenredigheidsbeginsel.

3. Rechtszekerheidsbeginsel

220. Voor zover de tiende vraag ziet op het rechtszekerheidsbeginsel, dient ook die vraag te worden gelezen in samenhang met het betoog van Irish Ferries dat verordening nr. 1177/2010 in strijd is met dat beginsel doordat aan vervoerders zware verplichtingen worden opgelegd zonder duidelijke rechtsgrondslag.

221. Voorts betoogt Irish Ferries dat dit beginsel is geschonden omdat bij artikel 19, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 de verplichting wordt opgelegd om een schadevergoeding te betalen die is gebaseerd op een percentage van de „prijs van het vervoerbewijs" zonder dat dit begrip wordt omschreven. Teneinde dat betoog in zijn context te plaatsen, moet ik erop wijzen dat Irish Ferries in het kader van haar opmerkingen ten aanzien van de negende vraag de geldigheid van het besluit en de kennisgevingen van de NTA ter discussie stelt voor zover daarin geen omschrijving van het begrip „prijs van het vervoerbewijs" als bedoeld in artikel 19, lid 2, van die verordening is opgenomen en met name niet wordt gepreciseerd of onder dat begrip „extra's", zoals de prijs voor een hut, vallen. Aangenomen moet worden dat Irish Ferries in het kader van de tiende vraag hetzelfde punt van bezwaar formuleert.

222. Het rechtszekerheidsbeginsel vormt een fundamenteel Unierechtelijk beginsel dat met name vereist dat een regeling duidelijk en nauwkeurig is geformuleerd zodat de justitiabelen ondubbelzinnig hun rechten en verplichtingen kunnen kennen en dienovereenkomstig hun voorzieningen kunnen treffen.

223. Dit gezegd zijnde, is er in de eerste plaats geen enkel aanknopingspunt om te bepalen wat het door Irish Ferries geformuleerde punt van bezwaar inhoudt aangezien het berust op een algemene verklaring volgens welke bij verordening nr. 1177/2010 verplichtingen worden opgelegd zonder dat die verordening een duidelijke rechtsgrondslag bevat. Hoe dan ook zijn de bepalingen van die verordening omtrent vervoerdersverplichtingen met name onderzocht in het kader van de tweede tot en met de zesde vraag.

224. In de tweede plaats geeft artikel 3 van verordening nr. 1177/2010 weliswaar geen definitie van het begrip „prijs van het vervoerbewijs", maar in artikel 19, lid 3, van die verordening wordt verduidelijkt dat de schadevergoeding die in geval van vertraging bij aankomst aan de passagier is verschuldigd, wordt berekend in verhouding tot de prijs die de passagier *daadwerkelijk* voor de vertraagde passagiersdienst *heeft betaald*. Zoals blijkt uit mijn analyse van de vijfde vraag, kan voorts de kwestie of „extra's" deel uitmaken van de prijs van het vervoerbewijs worden opgelost door een systematische en teleologische uitlegging van die verordening. De overweging dat elke

[83] Zie de punten 213 en 214 van de onderhavige conclusie.

[84] Arrest van 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punten 45-50).

bepaling waarvoor gebruik dient te worden gemaakt van andere uitleggingsmethoden dan de tekstuele uitleggingsmethode in strijd is met het rechtszekerheidsbeginsel, zou er in de praktijk op neerkomen dat die uitleggingsmethoden worden uitgesloten.

225. Derhalve geef ik het Hof in overweging om te oordelen dat artikel 19 van verordening nr. 1177/2010, voor zover die bepaling ziet op het begrip „prijs van het vervoerbewijs", niet ongeldig is wegens schending van het rechtszekerheidsbeginsel.

4. Artikelen 16 en 17 van het Handvest

226. Voor zover de tiende vraag verwijst naar de artikelen 16 en 17 van het Handvest, dient die vraag aldus te worden opgevat dat de verwijzende rechter daarmee wenst te vernemen of de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 toegestane beperkingen op de uitoefening van de vrijheid van ondernemerschap en het recht op eigendom vormen in de zin van artikel 52, lid 1, van het Handvest.

227. De verwijzende rechter legt niet uit waarom hij die vraag, die zijn oorsprong uitsluitend lijkt te vinden in de argumenten van Irish Ferries, heeft voorgelegd. In de prejudiciële verwijzing zijn die argumenten weliswaar niet omstandig uiteengezet, maar Irish Ferries heeft deze nader uitgewerkt in haar schriftelijke opmerkingen ten aanzien van de eerste en de tiende vraag. Uit die opmerkingen blijkt dat Irish Ferries met die argumenten voornamelijk doelt op de verenigbaarheid van de uit de toepassing van de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 voortvloeiende beperkingen met het evenredigheidsbeginsel.

228. Zoals het Hof reeds heeft geoordeeld in het kader van de toetsing van verordening nr. 261/2004 aan de artikelen 16 en 17 van het Handvest, moeten bij die beoordeling de vereisten inzake de bescherming van deze verschillende rechten met elkaar worden verzoend en moet een juist evenwicht tussen deze rechten worden verzekerd.[85] Gelet op de context waarvan de regeling van de passagiersrechten deel uitmaakt, dient eveneens rekening te worden gehouden met artikel 38 van het Handvest, op grond waarvan zorg wordt gedragen voor een hoog niveau van bescherming van consumenten, waaronder dus passagiers.

229. Zoals voortvloeit uit mijn analyse van de vraag of de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 de toetsing aan het evenredigheidsbeginsel kunnen doorstaan[86], kunnen die overwegingen worden toegepast op die verordening, waardoor ik kan besluiten dat die bepalingen in overeenstemming zijn met het evenredigheidsbeginsel.

230. Derhalve zijn de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 mijns inziens niet in strijd met de artikelen 16 en 17 van het Handvest.

231. Uit de voorgaande overwegingen vloeit voort dat bij het onderzoek van de tiende vraag niet is gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 kunnen aantasten.

[85] Zie in die zin arrest van 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punt 62).

[86] Zie de punten 217 en 218 van de onderhavige conclusie.

V. Conclusie

232. In het licht van de voorgaande overwegingen geef ik het Hof in overweging de prejudiciële vragen van de High Court te beantwoorden als volgt:

„1) Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 dient aldus te worden uitgelegd dat die verordening, met name de artikelen 18 en 19 ervan, van toepassing is wanneer een zeevervoersdienst met een aan het oorspronkelijk geplande vertrek voorafgaande kennisgeving wordt geannuleerd omdat de levering van het voor die vervoersdienst bestemde schip vertraging heeft opgelopen en er geen vervangend schip kon worden gevonden.

2) Het begrip ‚eindbestemming' als bedoeld in de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 komt in beginsel overeen met de in de vervoersovereenkomst voor de oorspronkelijke overtocht genoemde haven van ontscheping.

   Vervangend vervoer via alternatieve overtocht(en) langs een andere route dan die van de oorspronkelijke overtocht of via een landbrug (over de weg of per spoor) kan ‚vervoer langs een andere route naar de eindbestemming' onder ‚vergelijkbare voorwaarden' als bedoeld in artikel 18 van die verordening vormen, mits andere voorwaarden voor die alternatieve overtocht vergelijkbaar zijn met de in de vervoersovereenkomst voor de oorspronkelijke overtocht bepaalde voorwaarden.

   Artikel 18, lid 1, onder a), van die verordening dient aldus te worden uitgelegd dat aan vervangend vervoer geen extra kosten verbonden mogen zijn, zodat de kosten die de passagiers maken om zich naar de alternatieve havens van in- en ontscheping te begeven en om die havens te verlaten, door de vervoerder moeten worden terugbetaald voor zover die kosten samenhangen met het vervangend vervoer en hoger zijn dan de kosten die de passagiers in het geval van een ononderbroken passagiersdienst hadden moeten maken.

3) Artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 dient aldus te worden uitgelegd dat wanneer een passagiersdienst is geannuleerd met een aan het geplande vertrek voorafgaande kennisgeving, en een passagier ervoor kiest om langs een andere route of op een latere datum te worden vervoerd, deze passagier aanspraak kan maken op schadevergoeding krachtens artikel 19 van die verordening, waarbij rekening wordt gehouden met de vertraging bij aankomst op de in de vervoersovereenkomst voor de oorspronkelijke overtocht genoemde eindbestemming. Wanneer de passagier om een dergelijke schadevergoeding verzoekt, komt de vertraging overeen met het verschil tussen het contractueel vastgestelde tijdstip van aankomst en het tijdstip waarop de passagier de in de vervoersovereenkomst genoemde eindbestemming zou hebben bereikt, gesteld dat hij van de alternatieve haven van ontscheping verder zou zijn vervoerd naar die eindbestemming.

   Passagiers die hebben gekozen voor volledige terugbetaling en deze hebben verkregen, kunnen daarentegen geen aanspraak maken op die schadevergoeding.

4) Artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 dient aldus te worden uitgelegd dat de prijs van het vervoerbewijs de kosten van door de passagier gekozen extra's, zoals een hut of kennel, of toegang tot premiumlounges, omvat.

5) Artikel 20, lid 4, van verordening nr. 1177/2010 dient aldus te worden uitgelegd dat een vertraging in de levering van een schip die het gevolg is van de handelwijze van een van de partijen bij de overeenkomst of van een subcontractant van die partij, inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken vervoerder, wanneer laatstgenoemde boekingen is beginnen aan te bieden en vervoersovereenkomsten met passagiers is aangegaan alvorens over het schip te beschikken, en dat bedoelde vertraging derhalve niet valt onder het begrip ‚buitengewone omstandigheden' in de zin van die bepaling.

6) Artikel 24, lid 2, van verordening nr. 1177/2010 dient aldus te worden uitgelegd dat voor het opleggen aan de vervoerder van een sanctie wegens niet-betaling van de schadevergoeding die op grond van artikel 19 van die verordening aan de passagier is verschuldigd, niet als voorwaarde geldt dat de passagier het verzoek om schadevergoeding bij de vervoerder heeft ingediend binnen een termijn van twee maanden vanaf de datum waarop de dienst is uitgevoerd of had moeten worden uitgevoerd.

7) Artikel 25, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 dient aldus te worden uitgelegd dat een door een lidstaat aangewezen nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van die verordening, bevoegd is voor vervoersdiensten vanuit de havens op het grondgebied van die lidstaat en, wanneer het gaat om vervoer in het kader van een heen- en terugreis dat in zijn geheel is geannuleerd, voor de retourdiensten vanuit een andere lidstaat naar de havens die op het grondgebied van die eerste lidstaat zijn gelegen.

8) Bij het onderzoek van de tiende vraag is niet gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 kunnen aantasten."